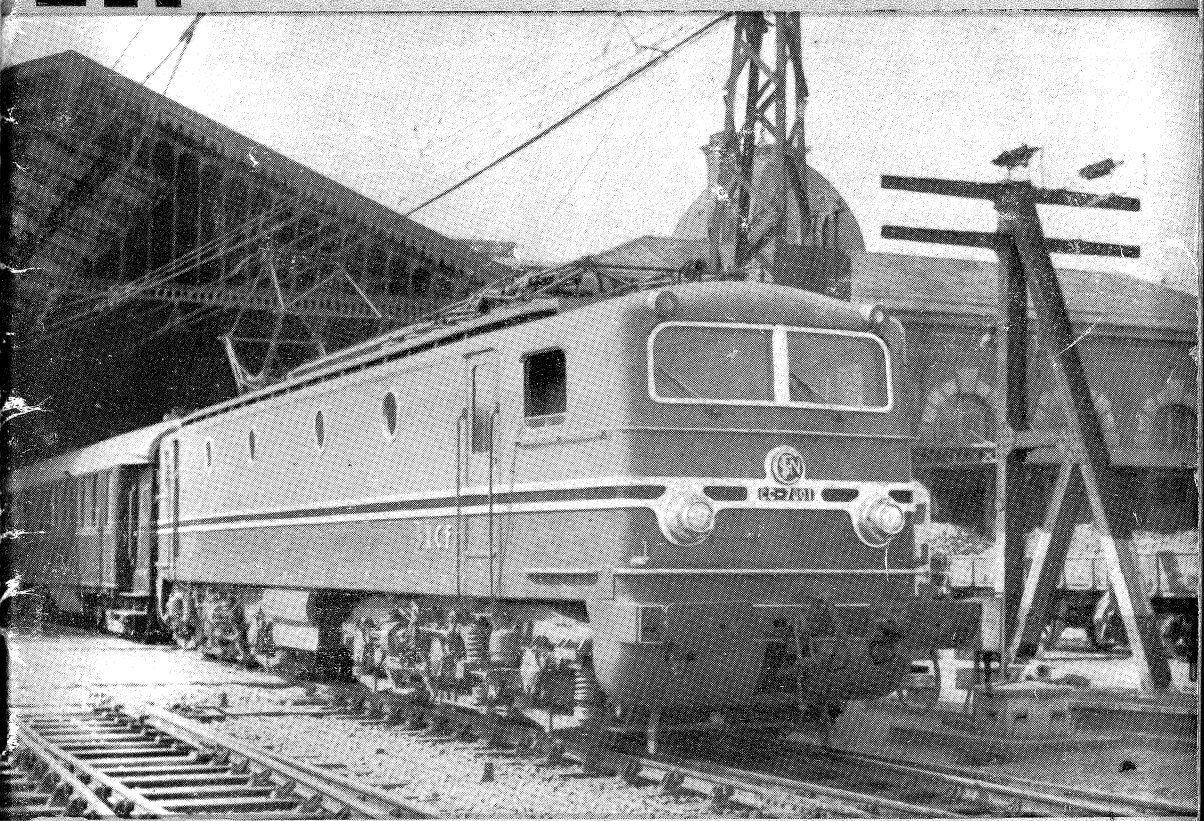
N° SPÉCIAL ☆ NOËL 1952

LOCO-REVUE

LA REVUE DES AMATEURS DE CHEMIN DE FER



LIRE DANS CE NUMÉRO :

Un réseau escamotable en H0.
Les 220 et 221 du PO-MIDI.
Remise pour deux locomotives en H0.
Les 120 Tender de l'Ouest.
Motrice de Tramway en Oe.
Fabrication de Rails, etc., etc...

N° 111 Prix Frs 200

AU PELICAN

45, PASSAGE DU HAVRE (rue St-Lazare)
Rotonde, PARIS (9e)
Téléphone TRInité 55-54

■

A l'entresol : Salle de Démonstration

TOUT CE QUI CONCERNE
LE CHEMIN DE FER

TOUTES les MARQUES de TRAINS
ET LEURS ACCESSOIRES

RÉPARATIONS

AVIONS ET BATEAUX
A CONSTRUIRE

PIÈCES DÉTACHÉES et MOTEURS

TOUT CE QUI CONCERNE
le MODÈLE RÉDUIT

■

CATALOGUES ET DÉPLIANTS
des grandes Marques sur demande

POUR
450 frs
FRANCO
FRANCE
COLONIES
NOTRE
TRAITÉ
GUIDE
TARIF
ILLUSTRÉ
en
HO
vous vaudra
toute
cette année :

5 % DE REMISE MINIMUM SUR TOUS VOS ACHATS, ou
10 % si le numéro de votre exemplaire se termine par 55, ou
15 % SI CE NUMÉRO FINIT PAR 66 !

J.-R. ALLARD & Cie
AU « PULLMAN »
72, RUE D'AMSTERDAM — PARIS (IXe)
TRI 56-17 C.C.P. Paris 1885.02

Les Modèles D.G.H.

Rue de la Bienfaisance, 24
BRUXELLES-NORD
Reg. Com. Bruxelles 164.530

Agents exclusifs de :

ROKAL : trains miniatures échelle « TT », écart 12 mm., 12 volts continu, 2 rails.

FOURNEREAU : BB belge en « O » — Moteur A 50 — Boîtes de construction — Pièces détachées.

GRAHAM FARISH : trains « H0 », 12 volts continu, 2 rails.

G.E.M. : trains électriques complets et accessoires en 0 et H0.

VARNEY : le matériel H0 américain le plus répuué, en N.M.R.A.

SOMMERFELDT : caténaires et pantographes en 0 et en H0.

DOMO : autos et tanks à ressort, électriques et à essence.

G.E. : Trolleybus à l'échelle du H0 — aiguillages signalisation de rues.

MARTIN : bâtiments et maisons en H0.

LUXOR : transformateurs en 16 v. alternatif et en 12 v. continu; une gamme des plus complètes.

ANTAL : locos P.L.M. 231-H et voitures S.N.C.F. en H0.

ATELIER : 73 pièces bronze pour locos en 0.

J.L. : boîtes de construction de matériel roulant en H0.

MIGNON : boîtes de construction métallique pour ponts, grues, etc...

ELEC : le moins cher des trains électriques en H0.

D.G.H. : pièces détachées en 0 et en H0; profilés L.T.H.U.; rails H0 et 00; petite visserie, tarauds, filières, roulements à billes, cellules, ampoules, sockets, transformateurs, moteurs, appareillage électrique.

LOCO-REVUE

Volume XI **Numéro 111**

LOCO-REVUE
Fondée en 1937

LE SABLEN
AURAY
(Morbihan)

Directeur :
J. FOURNEREAU

R. C. Lorient 21510
Chèques postaux :
2081-39 Paris

Paraît le 15
de chaque mois

Le numéro :
France ..... **120 fr.**
Etranger ... **140 fr.**

Abonnement annuel :
France ..... **1.200 fr.**
Etranger ... **1.400 fr.**

Tarif publicitaire
sur demande

TABLE DES MATIÈRES

DECEMBRE 1952

	Page
Reconstruction de réseau	363
Un réseau escamotable	366
Les 220 et 221 du P.O.-MIDI	369
Remise pour deux Locomotives H0	374
L'inversion de marche	378
Les 120 Tender de l'Ouest	380
Les Modèles Rivarossi en H0	382
Motrice des Tramways de Nancy	385
Concours de Photos 1952	389
Le Pithiviers-Toury	394
Fabrication de rails	395
Table des matières, Tome XI	398

NOTRE COUVERTURE

La CC-7001 munie de ses nouveaux bogies.

Cliché Dr Desrus.

LOCO-REVUE
EST A VOTRE DISPOSITION EN

FRANCE : Dans les principales maisons spécialisées.
BELGIQUE : A.B.A.C., 1-2, place Rogier, **Bruxelles-Nord.**
DANEMARK : Modelgernbanen, Strandvej 4 x, Copenhague ϕ.
ETATS-UNIS : A.C. KALMBACH, 1027 North Seventh St., **Milwaukee 3**, Wisconsin, U.S.A
THE WHISTLE-STOP, 7028 East av. Cincinnati 36, Ohio, U.S.A.
GRANDE-BRETAGNE : PERCIVAL MARSHALL, 23 Great Queen St., **Londres, W.C.2.**
ITALIE : Casa Edit. BRIANO, Via Caffaro 19/2 Genova.
SUISSE : TOUS MODELES REDUITS (S.A.), 9, Corraterie, Genève.

N. B. — Il ne reste plus aucun exemplaire des nos 1 à 60 de « Loco-Revue », sauf quelques exemplaires des nos 46, 47 49 et 59. Liste avec sommaire contre timbre.

Afin d'être bien certain d'obtenir votre exemplaire à chaque nouvelle parution, **abonnez-vous...**

Nous rappelons que tous les textes et clichés doivent nous parvenir au plus tard UN MOIS avant la parution du numéro où ils doivent figurer. Il est rappelé qu'à toutes demandes de renseignements il doit être joint un timbre pour la réponse.

Prière de joindre trente francs à toute demande de changement d'adresse.

Noël 1952

52 Pages

Heureuse coïncidence, et il nous est agréable de penser que ce surcroît de pages fera plaisir à nos lecteurs. Dans ce dernier numéro de l'année nous avons cherché à satisfaire tout le monde, et c'est pourquoi vous y trouverez des articles de toutes sortes espérant ainsi contenter tous les « ferrovipathes ».

Et maintenant, une nouvelle, qui nous en sommes sûrs, sera fort agréable à tous et que nous sommes heureux d'annoncer : c'est que, dorénavant, Loco-Revue paraîtra au mois d'août. Plus de trou : chaque mois aura son numéro et l'abonnement comportera douze numéros au lieu de onze, et cela SANS AUGMENTATION DE PRIX. C'est un vrai tour de force que la Direction de Loco-Revue réalise pour ses Amis. Elle espère qu'ils lui en sauront gré en lui faisant toujours confiance et en se ralliant de plus en plus nombreux autour de leur journal favori, le plus ancien, le plus intéressant et le moins cher des magazines ferroviaires.

Enfin, et cela nous vous l'avions déjà annoncé, LOCO-REVUE aura, à partir de Janvier, une nouvelle présentation qui, nous voulons le croire, aura tous vos suffrages.

Joyeux Noël ! Bonne fin d'année et à l'année prochaine !

LA REDACTION.

DE-CI, DE-LA

La S.N.C.F. vient de sortir les premières unités d'une nouvelle série de voitures en acier inoxydable à 18 % de chrome et 8 % de nickel. Cet acier, qui donne un aspect clair et très gai ou nouveau matériel, permet, en outre, de résoudre simultanément les problèmes de l'allègement et de la résistance à la corrosion. Pour une longueur de 23 m. 34 et une largeur de 2 m. 93, la tare des nouvelles voitures est de 33 tonnes. L'aménagement intérieur a été particulièrement soigné : surfaces peintes en laques brillantes, sièges confortables à dossier amovible et recouvert de drap sobre mais élégant, bonne isolation, éclairage par tubes fluorescents. Les premières voitures entrent maintenant dans la composition de la FLECHE D'OR. D'autres voitures seront bientôt mises en service dans le MISTRAL. (D'après C.I.C.E.)

Nous avons donné dans notre numéro d'Octobre, page 290, bas 2e colonne, quelques détails sur le train Monorail Allemand à l'étude. Voici de nouvelles précisions : le rail sur lequel le train est posé « à cheval » est conducteur; toutes les roues sont motrices; le convoi est formé d'un véritable fuselage articulé pouvant contenir une centaine de personnes. Il prend certains virages avec une inclinaison de 45°, mais les voyageurs ne s'en aperçoivent nullement, car les banquettes sont fixées sur un plancher mobile qui reste horizontal en toutes circonstances. Les essais ont permis de penser que l'« Alweg », c'est le nom de ce nouveau train, pourra rouler n'importe où, même sur les pentes les plus abruptes. Et déjà, les constructeurs envisagent de supprimer à l'avenir tous les tunnels secondaires percés dans les collines ou les montagnes de moyenne altitude, que l'Alweg gravira sans effort. L'Alweg n'a pas de conducteur, sa marche est automatique.

Les frotteurs de Pantographes des Chemins de Fer Fédéraux Suisses sont maintenant en aluminium. Alors que ceux en carbone ou en cuivre duraient quelques mois, la durée de vie de ceux en aluminium atteint 5 à 6 années.

Le R.M.A. (Réseau Miniature Amateur) dont nous avons déjà donné la description, vient d'éditer une plaquette de luxe sur beau papier couché, format 16×24, relatant le merveilleux voyage de la petite Alice en Savoie, Cette plaquette réhaussée de très belles photographies du réseau des Deux Savoies est adressée franco contre envoi de la somme de Frs 150 aux Editions « Loco-Revue ».

Le premier Chemin de Fer Japonais fut inauguré en 1872 entre Tokio et Yokohama. La longueur de la ligne était de 26 kms.

RECONSTRUCTION DE RÉSEAU

Après plusieurs années de sommeil, le réseau de M. Delsaux, un de nos fidèles abonnés du Nord, a été reconstruit dans un nouveau local de forme rectangulaire ayant 9 m 80 de longueur sur 3 m 80 de largeur. Il est installé dans deux mansardes, transformées en une seule par l'abattage des cloisons de séparation.

Le tracé du réseau a été rendu difficile par la présence : d'un côté de deux cheminées en maçonnerie faisant saillie chacune de 0,40 et qui ne pouvaient être diminuées, et par la présence sur deux autres côtés de trois pieds droits de charpente qu'il était impossible de supprimer. Ces obstacles expliquent les contours de certaines voies.

Le réseau est à l'écartement 0. Les courbes sont au rayon minimum de 1 m 25. Toutes les aiguilles sont au rayon minimum de 2 m; certaines ont un rayon de 3 m pour permettre leur prise en pointe sans ralentissement.

La table a été l'objet de soins attentifs dans sa construction pour éviter le bruit, et le résultat a été atteint complètement.

Elle est faite de supports en tubes métalliques ayant 35 m/m de diamètre. Ces tubes reposent sur des talonnettes en caoutchouc. Des cornières ont été soudées et permettent de réunir les tubes entre eux par des longrines en bois. Sur ces longrines ont été superposées : une feuille d'isorel demi dur de 5 m/m d'épaisseur, puis une feuille d'isorel mou de 12 m/m, puis enfin une feuille de carton ondulé double face dont on se sert couramment pour les emballages. La voie est fixée sur ce carton par vis qui prennent dans l'isorel. Le roulement des trains ne produit aucune vibration de la table, seul le bruit propre au roulement du train est entendu.

L'alimentation des trains est faite par un fil latéral très peu visible. Quant aux frotteurs dont sont pourvues les locomotives, ils sont pratiquement invisibles et ne déparent en aucune façon les modèles.

Les voies sont en rail vignol de 5 m/m, nickelé sur la face de roulement et peint en noir mat ailleurs. Les traverses sont en chêne de 7 m/m sur 7 m/m et de 65 m/m de long. Cependant une traverse sur quatre est de 70 m/m de long et reçoit le support du fil latéral. Il y a 50 traverses au mètre.

Ce travelage serré et l'elasticité du ballast donnent un roulement parfait.

Le matériel roulant comprend :

Trois pacifics ETAT Marescot et J.F.J. Une Pacific NORD 3.1251 de chez Gérard (T.A.B.) avec moteur A 50. Une 220 de dessin libre. Une 222 TA Munier (inachevée). Une 232 « hollandaise » du réseau Nord (inachevée).

VOITURES : 12 voitures J.F.J.. Une rame de trois pullmann avec fourgon. Une voiture restaurant. Une rame postale : 1 P.A., 2 P.E., 1 fourgon 2 essieux. Un 3e classe NORD grandes lignes. Une voiture NORD grandes lignes A 3,B, 3,D.

Toutes ces voitures sont à l'échelle et aménagées intérieurement.

Il y a en outre 15 wagons marchandises de toutes natures.

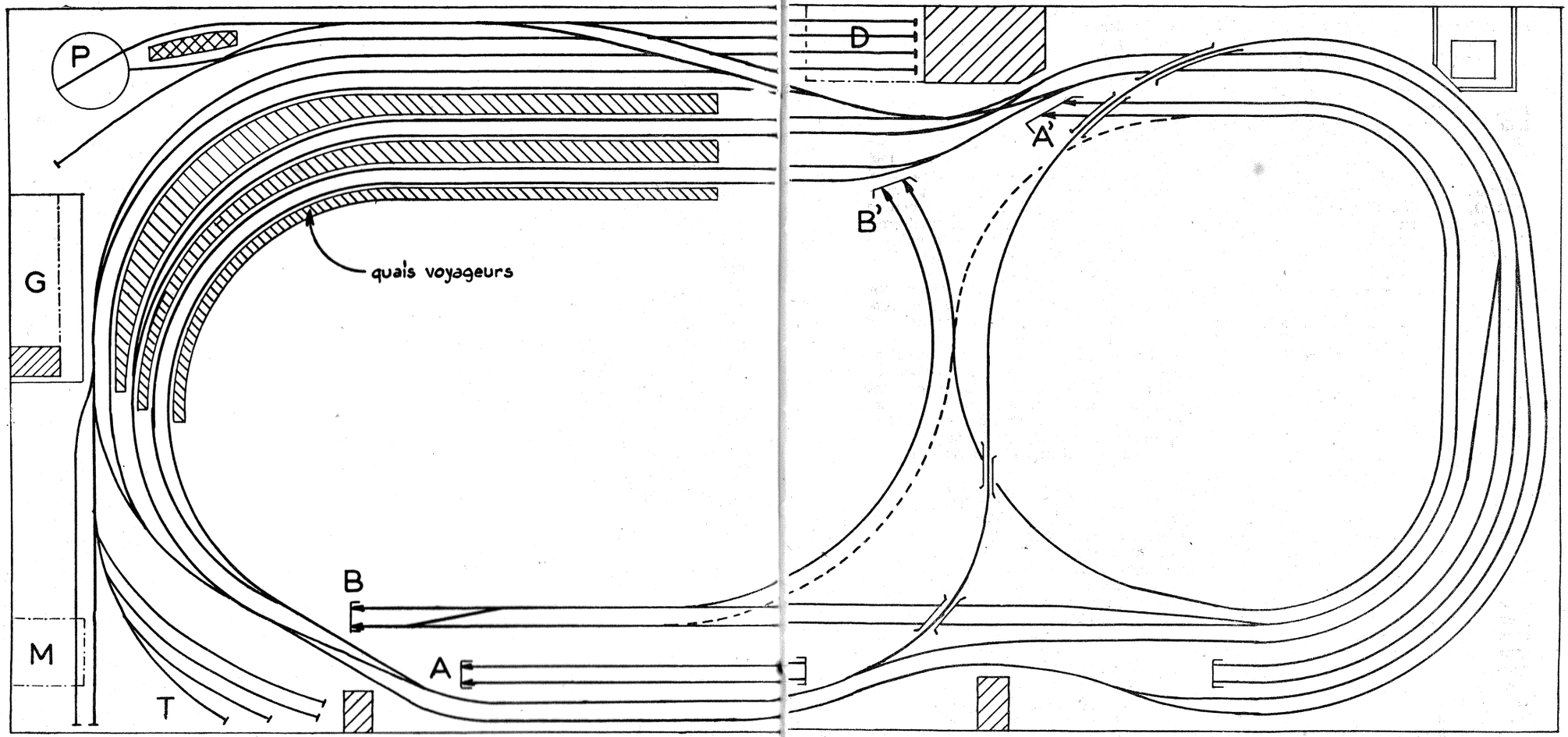
Réseau, matériel de traction et matériel roulant sont en voie d'achèvement.

Quand tout cela sera terminé, il sera procédé à la mise en place du block system automatique ainsi qu'à la commande à distance.

(Plan du réseau pages suivantes : 364-365).

ABONNEZ-VOUS à Loco-Revue, vous ferez des économies !

RÉSEAU DE M. DELSAUX



LÉGENDE

A Entrée de Tunnel dont la sortie est en A'.

B Entrée de Tunnel dont la sortie est en B'.

C Bâtiment « Gare Voyageurs ».

M Halle petite vitesse.

T Petit Triage Local.

P Pont tournant de Locomotives.

D Remises à Locomotives.

UN RÉSEAU DE TABLE ESCAMOTABLE EN "HO"

Lors du récent congrès de Como, le signataire de ces lignes a été invité à visiter une installation, qui, si elle n'est pas grandiose est excessivement intéressante. M. Castelli qui habite à Camerlata, aux environs de Côme, possède en effet un réseau « caché » en H0 installé à demeure au « fond d'une table », aussi bizarre que cela puisse paraître.

Ainsi que nos lecteurs peuvent le voir par le croquis ci-après (il n'a malheureusement pas été possible d'avoir de photos), une table ultra-moderne, montée sur des tubes en acier comporte un évidement d'une profondeur de 15 cm dans son épaisseur et c'est dans cet évidement que se trouve le réseau.

La table mesure 1,56 m × 2,62 m, soit environ 4 m 2 et renferme 31 mètres de voies suivant schéma de la page 367. Une autre grande astuce de ce réseau est qu'il comporte à l'un de ses angles, en haut du côté droit, deux voies de sorties qui peuvent être raccordées à une vaste boucle montée sur une table adjacente quelconque. De ce fait deux utilisations sont prévues :

a) Table-mère seule, permettant de faire des circuits complets, du triage, des manœuvres, etc..., sans créer de gêne aux alentours.

b) Table-mère plus deuxième table allongeant le circuit d'un parcours « x » aussi long qu'on le veut suivant disponibilité du terrain.

La table proprement dite renferme de plus tout l'appareillage électrique avec ampèremètre, voltmètre, etc... toutes les commandes de circuit, de signalisation, d'aiguillages sont reliées au poste de commande qui est situé à l'avant de la table (bas du schéma).

La grande gare mi-terminus comprend cinq voies à quais, la gare marchandises trois voies et le dépôt cinq voies, plus trois voies de garage, ce qui est fort coquet pour un si faible emplacement. De plus, l'on peut y voir des tas de bâtiments, des usines, un hôtel, des bureaux administratifs, etc..

Les voies sont à deux rails isolés plus un fil médian remplaçant le 3e rail pour la marche de matériel à roues non isolées. Un commutateur-inverseur permet toutes les combinaisons d'alimentation et prochainement des caténaires permettront la traction au moyen de motrices captant le courant par leurs pantographes. Mais si les circuits et le cablage sont assez compliqués, la manœuvre en est fort aisée.

Les trains ne peuvent partir que si leur itinéraire a été tracé donnant à ce moment là, seulement, le signal de voie libre. Le rayon minimum des courbes est de 0 m 535. Les transfos d'alimentation peuvent fournir soit de 5 à 32 volts en alternatif et de 5 à 27 volts en courant redressé. Tous les aiguillages, au nombre de 11, sont commandés électriquement et la plaque tournante peut être manœuvrée par un volant se trouvant sur le côté de la table.

Le parc à machines et à voitures, fort hétéroclite, représente les futurs Etats-Unis d'Europe puisque l'on y trouve ensemble : des Pacific Vuillaume, Hornby, Maerklin, une crocodile des SBB, et des voitures Rivarossi, Ulrich, Maerklin, Allard et Jep.

Le fonctionnement de cette installation est parfait et M. Castelli a vraiment le droit d'être fier de son installation à « fond de table » que quelques panneaux de même bois et un tapis suffisent à escamoter. Nous lui adressons à nouveau tous nos remerciements pour son aimable réception et toutes nos félicitations.

J. F.

AVIS IMPORTANT. — A partir de Janvier, une vaste étude sera consacrée à la construction d'une ligne secondaire à voie unique avec toutes ses dépendances : son raccordement à la gare d'embranchement, le tracé de la ligne, le tracé des voies pour chaque gare, le terminus, la signalisation, les installations fixes, bâtiments, plaque tournante, etc., le matériel. Cette série d'articles sera valable pour tous les écartements, mais les plans seront dessinés à l'échelle du H0.

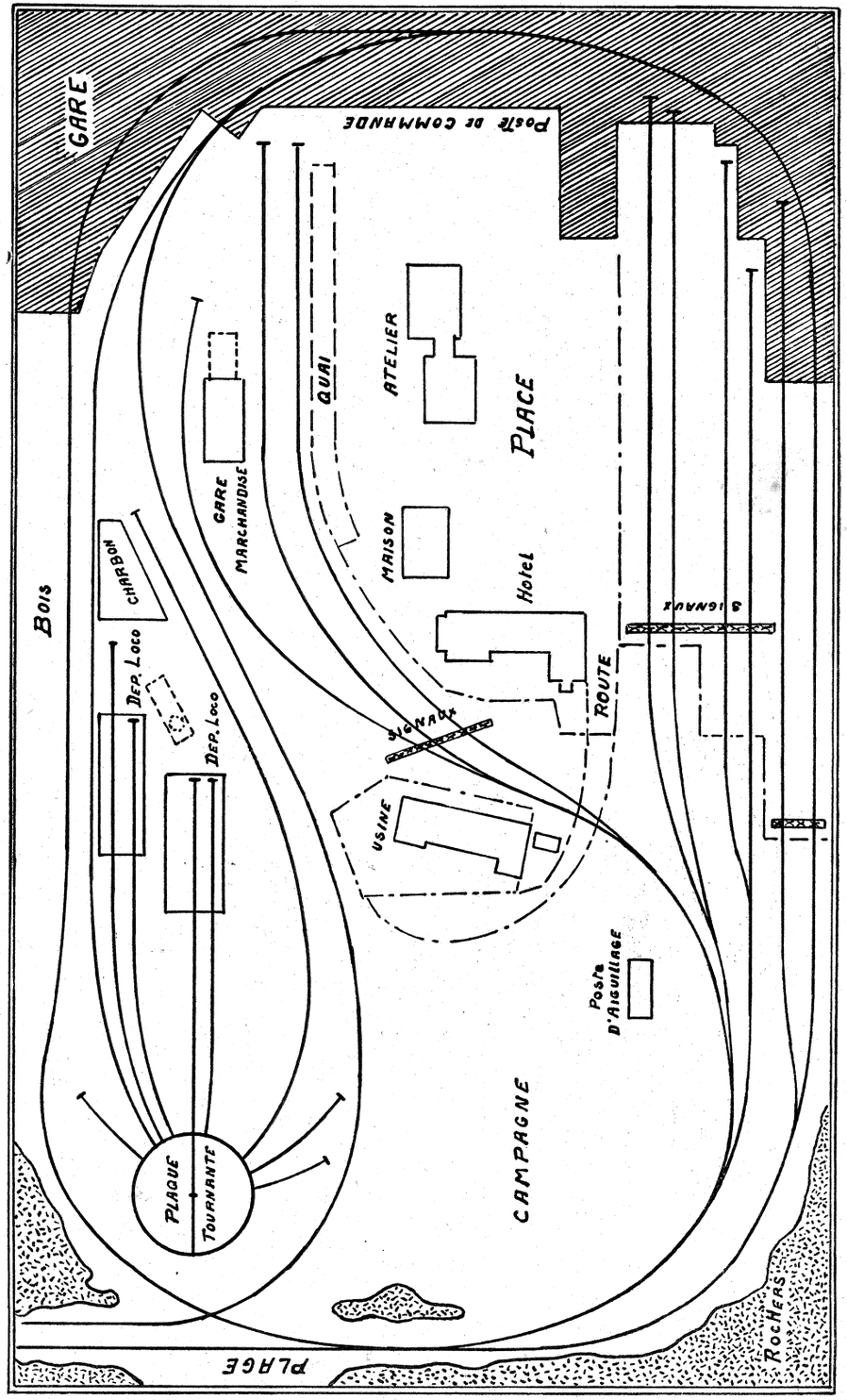
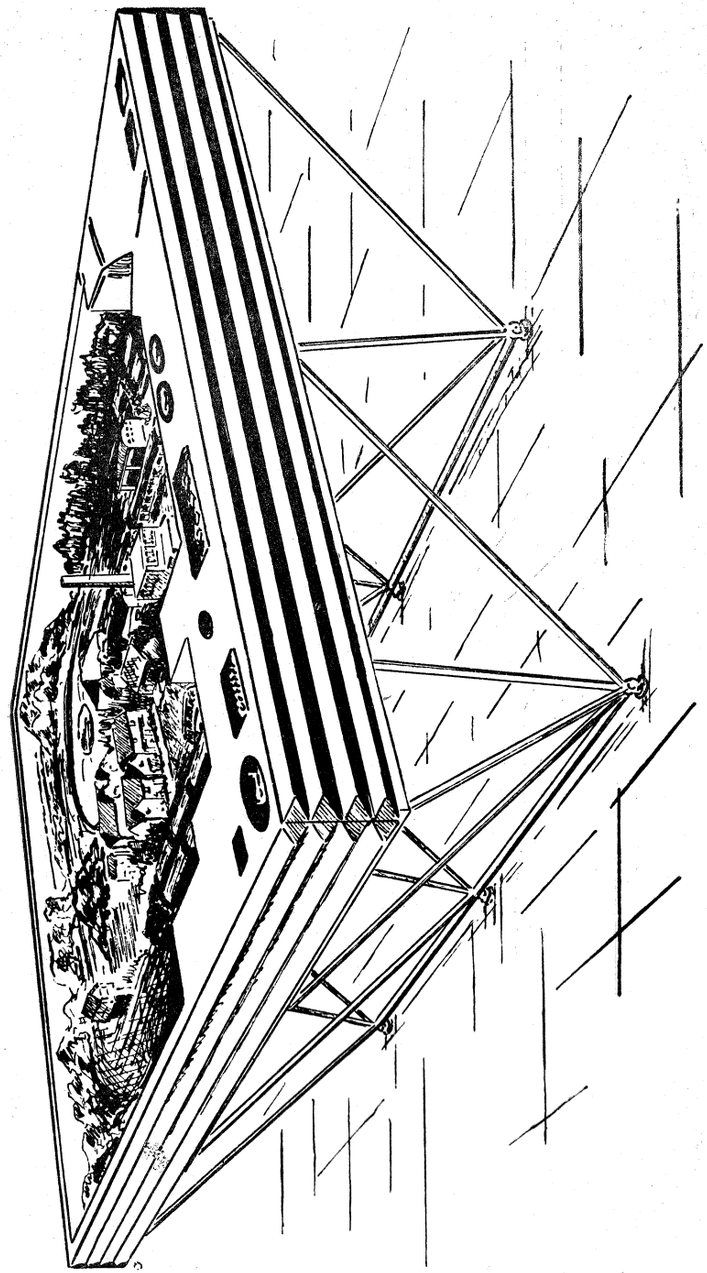


Schéma du réseau de table de M. CASTELLI.



Vue du réseau de table escamotable de M. CASTELLI.

Les Locomotives " AMERICAN " et " ATLANTIC "
DU RÉSEAU P.-O.-MIDI

On sait que le premier type de machine 220 Compound à 4 cylindres apparut sur le réseau du Nord avec la machine 2.121, résultat de l'étude menée de concert par l'ingénieur chef de la traction Nord, M. Gaston de Bousquet, et la Compagnie Alsacienne de Constructions Mécaniques, en la personne de M. de Glehn. Cette machine, dont les dispositions générales du mécanisme devaient jouir d'une énorme faveur en France, et même retenir l'attention des réseaux Etrangers, sortit des ateliers de Belfort en 1891.

La Compagnie du Midi, qui employait alors pour ses express et rapides, sur les lignes à profils faciles, à déclivités et rampes maxima de 5 m/m, Bordeaux-Hendaye et Bordeaux-Sète, des machines 120 séries : 51 à 95 datant de 1875 à 1878, et 1601 à 1638, de 1885-1893, résolut d'essayer le nouvel engin et passa commande des deux unités : 1701 et 1702, mises en service en 1894.

Série 1701 à 1702 :

Se rapprochant, tant par l'aspect général, que par la disposition du moteur et de la chaudière, de la série NORD : 2121 à 2137, elle n'en différait que par les poids, adhérent et total, légèrement supérieurs, sur la machine MIDI.

Série 1703 à 1714 :

Une série de 12 unités, fut construite en 1895 chez Schneider au Creusot, en profitant de l'expérience acquise sur les prototypes; entre autres améliorations, la boîte à fumée était allongée, ce qui rejetait la cheminée un peu en arrière, par rapport aux premières; par la suite une sablière de forme cylindrique, disposée sur la chaudière entre le dôme et la cheminée remplaçait les deux latérales, à l'avant des couvre-roues du premier essieu accouplé. L'ensemble des 2 séries, après avoir été numéroté à la fusion : 220-703 à 712, disparut du parc en 1937.

Série 1751 à 1774 :

Cette série, dont la sortie des ateliers du Creusot, s'échelonne de 1895 à 1898 est une amplification sensible des deux précédentes. Nous rappellerons leurs dispositions générales communes aux précédentes :

Chaudière : foyer Belpaire, logé entre les deux essieux couplés, muni à l'origine d'un bouilleur Ten-Brinck. Régulateur à double tiroir dans le dôme avec commande sur la face arrière de foyer. Tuyaux d'admission extérieurs, échappement à valves entouré d'une double grille à flammèches, grille inférieure à barreaux distants de 10 m/m, supérieure en fil d'acier rond de 2 m/m, laissant des vides carrés de 4 m/m de côté. Cet usage général sur les machines de l'ex-MIDI en contrariant le tirage est une gêne à la production de la chaudière, mais les risques d'incendie, dans la traversée des forêts de pins des Landes, obligeaient d'accepter cet inconvénient (1). Timbre 14 kgs. Surface de grille 2 m² 460. Tubes à ailettes : 111 de 70 m/m extérieur,donnant une surface de chauffe de 174 m², du foyer = 12 m² 34. Deux soupapes à charge directe type Adams, placées sur le foyer à l'arrière.

Moteur : Cylindres HP extérieurs de 350×640, attaquant le 2e essieu couplé. Cylindres BP intérieurs de 550×640, attaquant le 1er essieu couplé. Tiroirs plans aux quatre cylindres, du type équilibré à la HP, commandés par distribution Walschaerts. Changement de marche à vis pouvant être rendue solidaire ou indépendante, avec volant de commande à droite de l'abri. Roues motrices : 2 m 13, de boggies : 1 m 04.

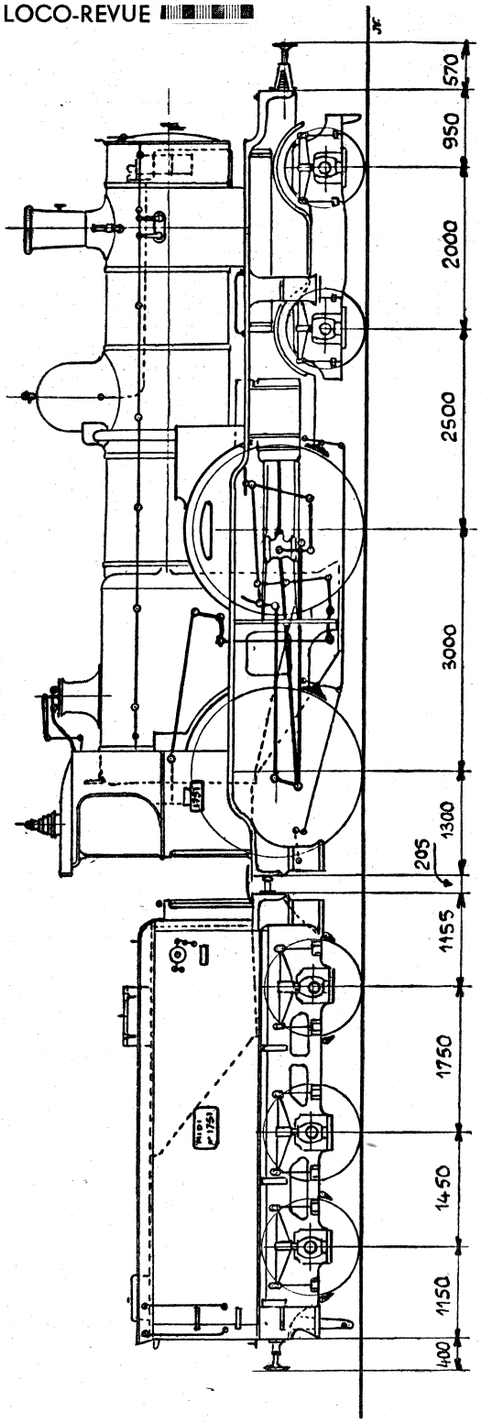
Accessoires : Frein Wenger à l'origine, boggie non freiné à châssis et boîtes à huiles extérieures, sablières latérales sur couvre-roues du premier essieu. Indicateur de vitesse Hausshaëlter.

Cette série reçut successivement les numéros P.O.-MIDI : 220-751 à 773, la dernière subsistante : 220-A-768 de Bordeaux-Saint-Jean fut retirée en 1945, les premières ayant commencé à disparaître en 1936.

Série 1775 à 1784 :

Ce dernier lot sortit du Creusot en 1900-1901. On remarquait l'allongement de la boîte à fumée, la sablière cylindrique entre le dôme et le foyer, et le timbre porté à 15 kgs. Les machines numérotées : 220-775 à 782 disparurent en 1936 et ne reçurent pas la numérotation S.N.C.F.

(1) C'est pour parer à ce même danger d'incendie que les locomotives : 230-G, affectées au dépôt de Mont-de-Marsan et desservant les lignes de « l'Etoile », au départ de cette ville, sont équipées du chauffage au mazout.

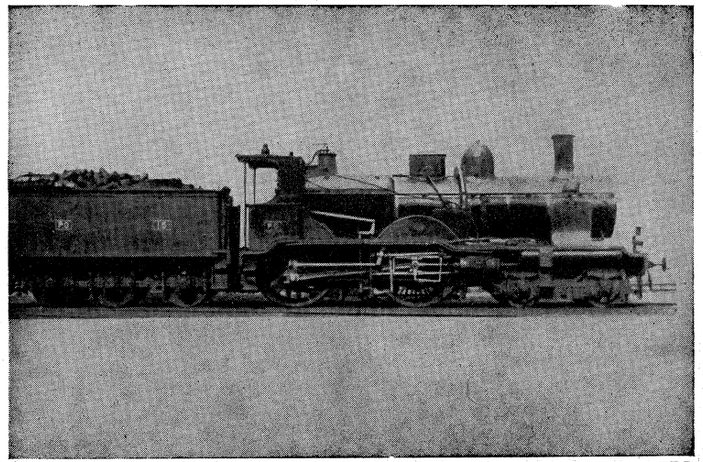


LOCOMOTIVE TYPE 220 MIDI Série 1751-1774

■

CARACTERISTIQUES GENERALES :

Année de mise en service	1895-97
Constructeur : Atelier du Creusot.	
Diamètre des Cylindres HP	350 m/m
» » BP	550 m/m
Course des Pistons HP	640 m/m
» » BP	640 m/m
Diamètre des roues motrices	2 m 130
» » porteuses	1 m 040
Timbre	14 hpz
Surface de grille	2 m² 46
» totale de chauffe	174 m²
Diamètre de la chaudière	1 m 380
Poids total en ordre de marche	54.000 kgs
Poids adhérent	32.000 kgs
Longueur de la machine	10 m 320



Cliché P.O.-MIDI.

Locomotive 220. Séries 1 à 25 et 1775 à 1784 MIDI.

Série 1 à 25 :

Construites en 1899-1900 par la Société Cail, ces locomotives sont les premières, et les seules du type adopté par le réseau d'Orléans qui se ralliait relativement tard à la nouvelle machine express. Elles sont assez identiques à la série précédente du MIDI.

Tenders : Tous du type à trois essieux; les tenders P.O. ont une capacité de 17 m³ d'eau. Le poids du charbon étant de 5 tonnes; tenders nos 1 à 20; et 6 t. 200 nos 21 à 25. Les tenders MIDI, également à trois essieux étaient du type : 16 m³ d'eau, 4 T ³ charbon. Subsistent encore de nos jours, les tenders 1753 : 58, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 73, 74, soit 15, constituant la série : 16-B-753 à 774, équipant diverses machines dont les 140-A-901 à 918 ex-4001 à 4018 MIDI.

II. — LES « ATLANTIC »

C'est bien entendu l'augmentation du poids des trains qui imposera l'étude d'une machine plus puissante que les 220. Bénéficiant de l'expérience NORD, le réseau du Midi fit construire par la Société Alsacienne, de 1901 à 1904, une série analogue aux 2641 NORD.

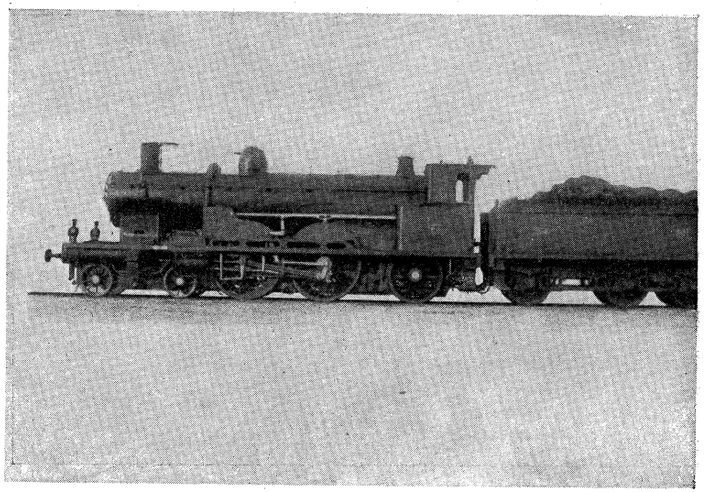
Séries 1901 à 1916 et 1921 à 1934 :

Ces locomotives, dont la silhouette s'apparente aux 220, ont une grille plus vaste : 2 m² 78, le timbre passe à 16 kgs, les roues motrices sont ramenées à 2 m. 04. Les cylindres ont les dimensions respectives de : H.P. : 340 × 640 et B.P. : 560 × 640. Même course des pistons que sur les 220, série 1700, mais diamètre de l'alésage augmenté. Une seconde série fut construite en 1906-1907, toujours dans les ateliers de la S.A.C.M., machines 1921 à 1934, semblables aux premières, mais avec la surface de grille portée à 3 m² 08. Cette augmentation de la grille s'imposait par les houilles grasses brûlées sur le réseau.

On notera comme détails particuliers : l'application de pistons à contre-tige, de l'essieu porteur arrière freiné, d'une seconde sablière à commande manuelle, encadrant le dôme, et la disposition sur le côté gauche du changement de marche. C'est sur ces machines que, pour la première fois, le MIDI appliquait un sifflet en forme de « toupie » émettant un son grave et assez voisin du sifflet américain ou de la sirène marine.

Modifications : La surchauffe fut appliquée en 1913 aux quatre unités : 1908, 1911, 1915, 1916 à l'instar des « Atlantic » du NORD, dont une fut prêtée au MIDI pour essais. Les cylindres avaient en conséquence leur diamètre augmenté et porté de 340 m/m à 390 m/m à la HP. pour 560 à la BP. Course 640 m/m, impliquant, en outre, l'adoption de distributeurs cylindriques à la HP. Toutes les « Atlantic » devaient subir cette amélioration, mais, pour divers motifs, et peut-être les perspectives d'électrification, la généralisation de ce projet ne fut pas poursuivie.

Tenders : Les unités 1901 à 1916 étaient accouplées à des tenders de 20 m³ mon-



Cliché P.O.-MIDI.

Locomotives ATLANTIC. Série 3.001 à 3.014 P.-O.

tés sur deux boggies. Les seuls de dessin français utilisés sur le MIDI (2).

Les machines 1921 à 1934 étaient dotées de tenders à 3 essieux de 16 m³ et 5 t. 3 de charbon, identiques à ceux des 230 E. ex-3501 à 3526 du même réseau.

Amortissement : Les 34 machines des deux groupes commencèrent à disparaître en 1933. La fusion des deux réseaux P.O. et MIDI fut sévère pour le matériel de ce dernier. En 1939, nous notions, au mois d'août, le passage de trois machines du premier lot et leur tender, en compagnie d'une 130 B « boîteuse » (3) en gare de Moulins (Allier), acheminées froides au chantier de démolition de Balbigny (Loire). Elles avaient reçu, entre temps, les nouveaux numéros : 902 à 916 et 221-921 à 934. La dernière était démolie en 1940. Les tenders subsistants forment la série 16-D-921 à 957. Ceux à boggies non démolis tiennent lieu de citernes roulantes.

Nous en avons noté récemment la présence au dépôt de Saint-Pierre-des-Corps (4), et sur la voie de service de **la sous-station de la Godinière**, entre Tours et Poitiers.

(2) Les tenders à boggies du Midi, autres que ceux des « Atlantic », sont d'origine américaine 140 Alco et Baldwinn, et allemande 230 P 8 Prusse.

(3) Compound à 2 cylindres (voir « Loco-Revue », avril 1950, nº 85.

(4) Le dépôt de Saint-Pierre renferme une curiosité ferroviaire, le tender de la machine, système Thuille, type 2-2-3, avec poste du mécanicien à l'avant. Ce tender, qui porte le nº 31, tient lieu de citerne et est équipé d'un groupe moto-pompe Mouvex, débit : 20 m3 à 15 mètres de hauteur.

Série 3001 à 3014 :

Il s'agit là des 221 d'origine P.O., construites par la S.A.C.M. en deux lots :

1º 3001 à 3008 en 1903,
2º 3009 à 3014 en 1906.

Un peu plus fortement dimensionnées que les antérieures MIDI, elles ont une chaudière rigoureusement identique à leurs contemporaines : 230 série 4000 et 140 série 5000 du même réseau P.O. Grille 3 m² 10 et surface de chauffe totale 239 m² 40. Timbre 16 kgs. La cylindée est HP : 360 × 640, BP : 600 × 640.

Du point de vue esthétique, elle ont plus de sobre élégance dans la ligne. Les sablières, sur couvre-roues avant, n'alourdissent pas la ligne de la chaudière. L'abri est du type courant au P.O., avec deux fenêtres et lunettes ovales sur la façade avant. Le boggie à châssis intérieur est plus harmonieux au regard que celui des mêmes machines EST, NORD et MIDI.

Ces machines étaient équipées du fameux et si répandu tender : 3 essieux de 20 m³ eau; 6 tonnes houille. Elles furent renumérotées successivement : 221-001 et 221-A-001 à 014. L'une d'elles, la 3008, fut cédée à l'Ouest en 1938. L'ensemble de la série fut amortie au cours de la dernière guerre.

Conclusion : Souvenirs sur le passé des 220 et 221 au P.O.-MIDI.

Les 220 de la série 1751 à 1784 constituèrent un type brillamment réussi. En 1889, le Sud-Express « abattait » les 148 kilomètres de Bordeaux-Saint-Jean à Dax à l'aller en 1 h. 37; au retour, en

1 h. 35, y compris 2' d'arrêt de service. Vitesse commerciale de plus de 93 km. à l'heure, avec des charges de 200 tonnes. L'express 121 Bordeaux-Cette (parcours de 476 km.), totalisant 38' de stationnement, plus 30' pour les dix arrêts, avait une vitesse moyenne de marche de 86 km. Le train 4241 du 27 avril 1897, de Bordeaux à Morcenx : 11 voitures tirant 145 tonnes, monta les rampes de 5 m/m à la moyenne de 100 km. et les descendit à 120, et l'on enregistra même 124 km. à l'heure.

Le même train, chargé à 23 voitures pour 300 tonnes, gravit la rampe de Lamothe à 85 et atteignit à la descente 119. La machine était la 1753 du dépôt de Bordeaux-St-Jean. On nota aussi 135 km. dans les déclivités de 5 m/m avec 100 tonnes.

En 1897, la machine 1760 fut prêtée au réseau de l'Est en vue d'essais comparatifs avec la 220 à chaudière Flaman nº 836. Sur le trajet de Paris à Chaumont : 262 km. : 16 voitures, 220 tonnes à 70 km. de moyenne. Paris-Troyes sans arrêt : 167 km. : 24 voitures, 140 tonnes à 100 km. de moyenne. Signalons aussi le train 101 du 12 février 1897, Pantin-Reims, distance 155 km. sur rampe de 6 m/m : 71 voitures, 595 tonnes à 40 km et 64 km. dans les descentes. Compte tenu de la résistance au roulement du matériel de l'époque, les résultats sont remarquables, et ce furent les qualités reconnues à ces machines qui incitèrent l'Est à construire une série de 220 : 2401 à 2432, type amplifié de la machine MIDI.

Sur le P.O., les 1 à 25 se firent remarquer par des aptitudes analogues. Les rapides gagnaient 1 heure 9' sur Bordeaux, avec une moyenne de 82 km. 5; et 2 heures sur Nantes avec 79 km. 3. par rapport aux anciens horaires assurés par les machines 121.

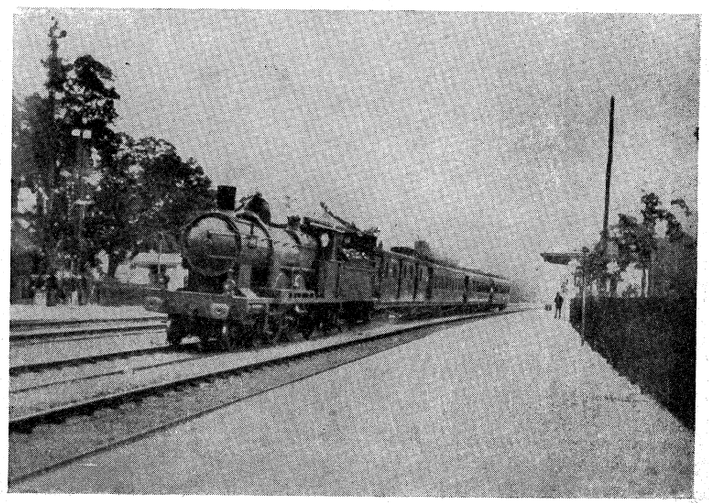
Les « Atlantic » Midi respectaient le même horaire que les 1751 avec 300 tonnes à 110 km.; les 3000 P.O. soutenaient 112 km. en palier avec 352 tonnes.

Influence des « Atlantic » : Le réseau de l'Etat fit construire, en 1905, une série de machines identiques au 3000 P.O., série 221-101 à 110. Les Anglais, si attachés à leur propres conceptions eurent cependant leur intérêt retenu par les engins français. Le réseau « Great Western Railway » acquit, en 1903, une machine nº 102 « La France », version de la 221-NORD. En 1905, les locomotives « Alliance » nº 103 et « Lord Président » nº 104, toute deux copies de la 3000 P.O. étaient importées. Ces locomotives provenaient de la S.A.C.M. Le « Railway Magazine » en donnait ces dernières années une vue où il apparaissait que ces machines avaient reçu une chaudière télescopique, très en faveur sur le G.W.R. Elles ont à présent disparu.

N.D.L.R. - Pour les 221, séries : 171 C à 382 C et 576 à 583, voir « Loco-Revue », nº 81, mai 1950.

« Note sur les « boîteuses » compound à 2 cylindres P.O.-MIDI, par le même auteur.

Maurice MAILLET.



Cliché P.O.-MIDI.

L'Atlantic P.-O. 3010 en tête du « Sud-Express » passant en gare de Sainte-Geneviève des Bois.

ARCHITECTURE

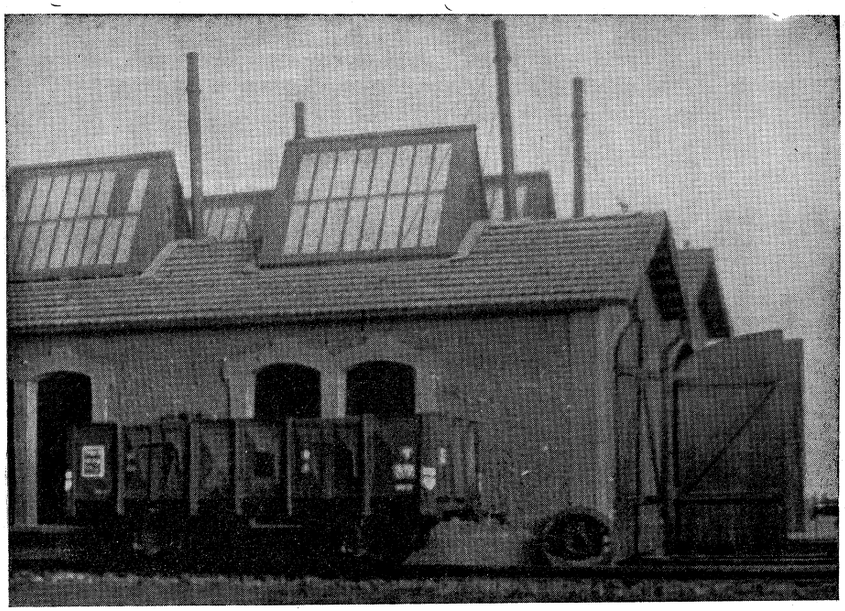
Remise pour 2 Locomotives en HO (style ancien)

J'ai le plaisir de vous proposer aujourd'hui la construction d'une remise.

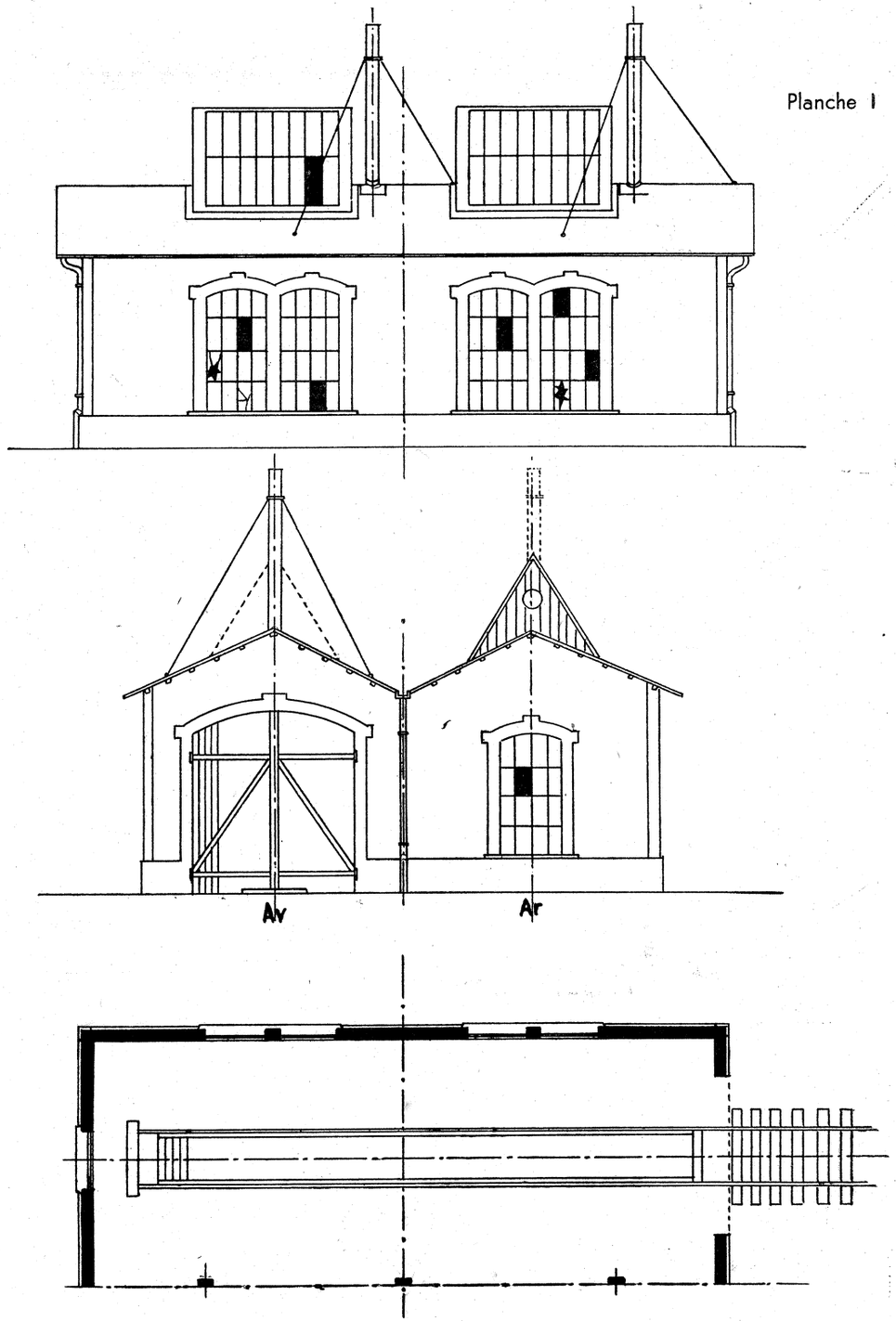
Le matériel nécessaire comprend pour le H0 :

1) du contreplaqué de 4 m/m d'épaisseur pour les murs;
2) de la planche de peuplier de 1,5 m/m pour le toit;
3) du contreplaqué de 8/10e pour les portes;
4) du bristol de 3/10e pour les encadrements des fenêtres et portes;
5) de la planche de peuplier de 1 m/m pour le socle;
6) du rhodoïd épais pour les fenêtres et superstructures du toit;
7) des baguettes de 1×1 m/m pour les poutrelles dépassant sous le toit;
8) du tube de laiton ou de la baguette de bois de 3 m/m de ϕ pour les cheminées;
9) du fil à coudre noir pour les tendeurs de cheminées;
10) du bristol ou papier à dessin fort pour les tuiles.

Les encadrements des fenêtres et portes seront découpés (les contours extérieurs seulement) dans du bristol et seront collés sur le contreplaqué de 4 m/m. C'est alors seulement, que les ouvertures seront pratiquées dans les planches représentant faces et bouts du bâtiment. Nous posons les appuis des fenêtres ainsi

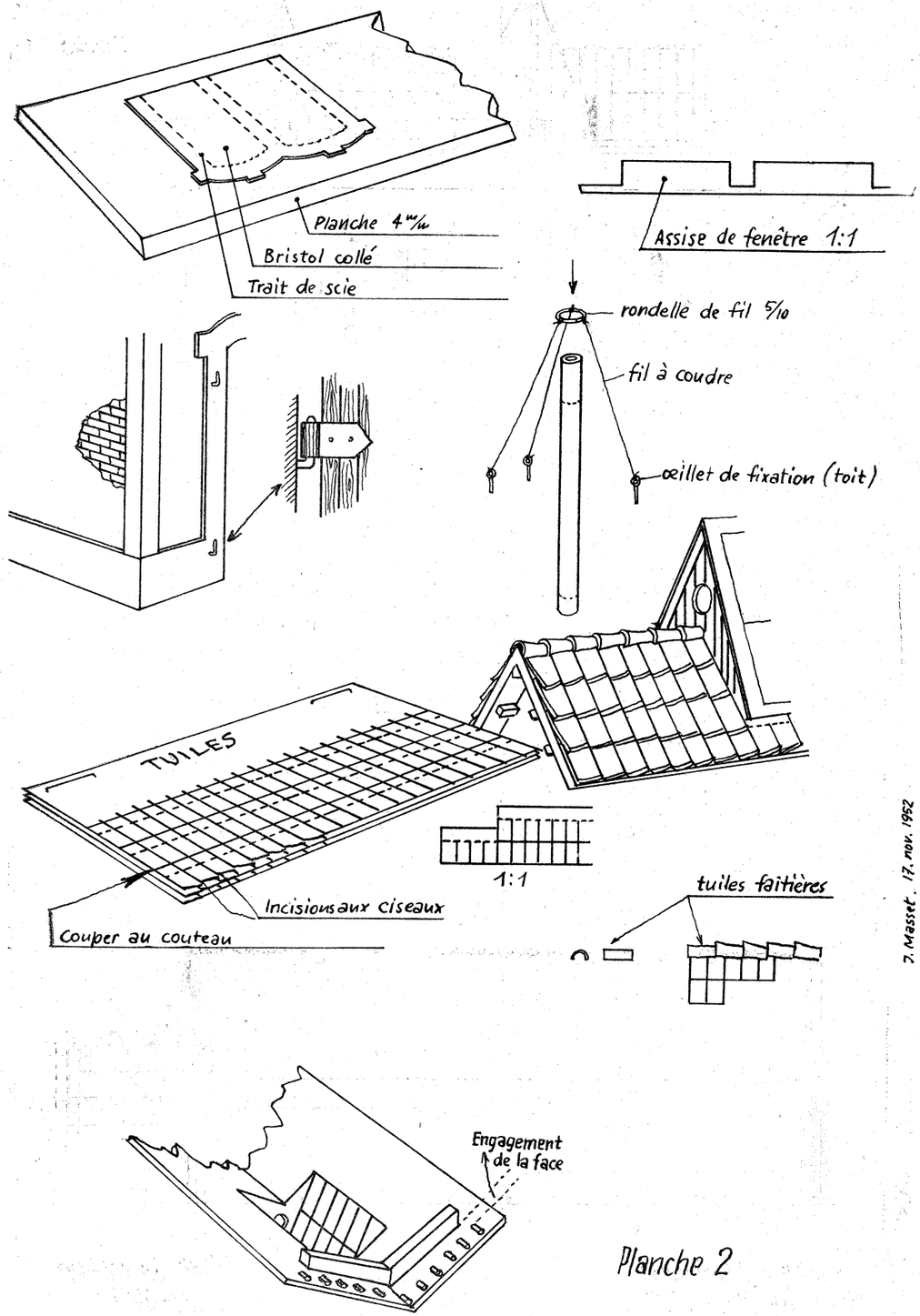


Vue latérale de la remise. Cliché **MASSET.**



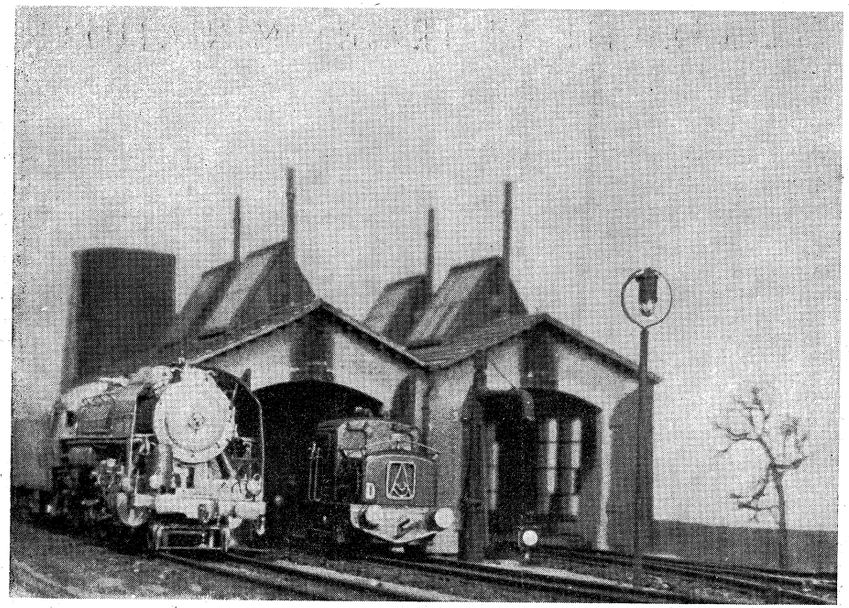
Remise pour 2 locomotives
Plan : moitié H0 (1:172e)
Pour l'écart.0, multiplier par 4

Pour Loco-Revue
16. nov. 1952
Jean Masset, Bâle.



J. Masset. 17. nov. 1952

Planche 2



Vue de la remise côté portes. Cliché MASSET.

que les socles qui sont du même bois (1 m/m). Sur le verso de nos planches, nous collons des carrés de rhodoïd, sur lesquels nous aurons d'abord dessiné avec de l'encre de Chine et au tire-ligne, les châssis des fenêtres. Nous aurons soin de « casser » quelques vitres (avec un bon couteau) et de remplir quelques rectangles avec de l'encre de Chine, ce qui imitera les vitres cassées, remplacées de tôle; mais il ne s'agit pas d'exagérer le nombre !

Nous passons au montage des quatre parois qui seront collées à la colle cellulosique. Nous plaçons les encoignures. (De petites cornières de 4×4 m/m, fabriquées avec du bristol).

Nous pouvons maintenant peindre les murs de notre future remise. J'ai procédé comme suit :

Après avoir, par places, imité les briques (en peignant des taches de brun sale sur lesquelles j'ai dessiné les briques qui mesurent en H0 1×3 m/m), j'ai enduit les parois de gouache grise épaisse, en contournant irrégulièrement les taches brunes et les encadrements de bristol, les encoignures et le socle et j'ai saupoudré le tout avec du sable fin (criblé avec un filtre à essence — de la semoule de blé chipée à la cuisine fera l'affaire). Il s'agit de saupoudrer systématiquement, avant que la peinture de fond ne soit trop sèche. Après avoir balayé l'excédent, vous pourrez repeindre le tout d'après votre goût. Les encadrements, les cornières, les assises des fenêtres et le socle seront tenus en gris ciment ou en imitation de briques.

Pour ce qui est de la construction du toit, je crois que les dessins s'y rapportant sont assez clairs pour se passer de commentaire. Pour fabriquer les tuiles, j'ai coupé 4 bandes de bristol de 3/10e aux dimensions d'environ 10×22 cm que j'ai superposées et fixées ensemble avec une agrafeuse. J'ai ensuite tracé les lignes de repaire au crayon (voir planche 2). J'ai fait les incisions aux ciseaux pour obtenir le décalage des tuiles, ce que l'on n'arrive pas à réaliser au couteau ! et j'ai ensuite détaché la première bande de tuiles avec une lame de rasoir. Et l'on répète « ad infinitum ». Le montage des tuiles s'effectue d'après les données de la planche 2. N'ayez crainte, tout celà n'est, de loin, pas si difficile que ça en a l'air !

Et maintenant, au travail et bonne réussite !

J. MASSET.

ÉLECTRICITÉ ET TRAINS MINIATURES

V. — L'INVERSION DE MARCHE

B. — **Courant d'alimentation continu**

Inversion à distance

par courant redressé :

Le système est actuellement fort utilisé par les constructeurs, ce qui ne veut pas dire cependant qu'il soit le plus pratique; en effet si son fonctionnement est d'un très bon rendement lorsqu'il n'y a qu'une machine sur le réseau, les difficultés commencent quand, sur un réseau assez compliqué sur lequel circulent plusieurs motrices, on veut agir séparément sur l'une d'elles. Le principe même de l'inversion par courant redressé étant l'inversion du courant d'action au moteur (+ rail roulement — rail central ou + rail central — rail roulement), ce moteur ne fonctionnera en marche arrière, par exemple, que tant que le courant d'arrivée sera inversé et non pas sous la seule impulsion momentanée de ce courant. Il est possible lorsqu'un réseau est alimenté en courant alternatif d'amener une machine en un point déterminé du réseau, de renverser la marche (ceci sans répercussion sur les autres machines en circulation), et de les envoyer ensuite en marche avant ou en marche arrière sur le réseau sans aucun risque; cette manœuvre n'est pas possible sur un réseau alimenté en courant continu avec des moteurs équipés pour l'inversion par courant redressé; cependant, s'il y a des difficultés celles-ci peuvent être tournées en divisant le réseau en plusieurs circuits indépendants et protégés. Il faut reconnaître pourtant que ce mode d'inversion est bien plus réaliste que l'inversion par survoltage utilisée avec le courant alternatif, surtout pour les manœuvres de triages.

Le schéma de montage d'un moteur à inversion par courant redressé (fig. 13) est plus simple que ceux présentés lors de l'étude des inverseurs utilisés en alternatif; en effet, aucune pièce mécanique n'entre en jeu, seul le sens du courant entre F et M détermine le sens de marche du moteur. Nous remarquons que si l'inducteur S est parcouru dans les deux sens par le courant, l'induit est toujours alimenté dans le même sens à la sortie de la cellule redresseuse CR c'est donc le sens du courant dans l'inducteur S qui détermine la marche avant ou arrière.

Certains moteurs sont montés avec deux enroulements inducteurs, ce qui simplifie le procédé, en effet dans ce cas l'induit peut être parcouru dans les deux sens par le courant tandis que l'inducteur aura toujours le même sens, un enroulement fonctionnera dans le sens +—, l'autre dans le sens —+ l'induit étant en série avec les deux enroulements S (1 ou 2) selon le sens du courant (fig. 14).

Inversion à distance

à marche divisée :

Le mode d'inversion dérive directement des systèmes employés dans l'inversion sur courant alternatif. Ici le redresseur est tout à fait indépendant du stator et du rotor, mais transmet le courant dans

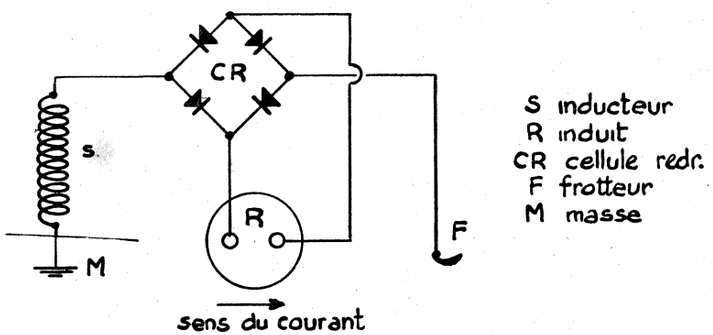


Fig. 13.

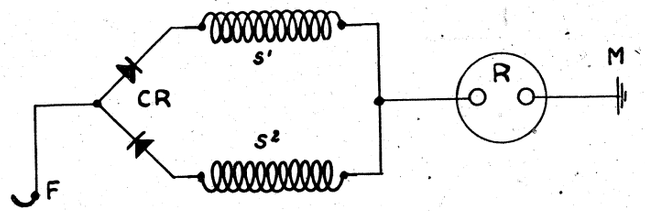


Fig. 14.

un sens déterminé à un relais (fig. 15) solidaire d'un inverseur à tambour.

Le courant allant de M vers F excite le relais lequel maintient l'inverseur I dans la position 1 (marche arrière) par exemple, si l'on inverse le sens du courant, soit de F vers M le relais n'est plus excité, la cellule CR ne laissant passer le courant que dans le sens MF, l'inverseur à tambour revient dans la position 2, ce qui intervertit les entrées et les sorties des fils de l'induit et nous aurons alors la marche avant.

La marche dirigée aurait pu également être obtenue au moyen d'un électro solidaire d'un inverseur à tambour et se déplaçant entre les branches d'un aimant permanent, selon le sens du courant.

Quel que soit le mode employé, il faudra toujours au poste de commande un inverseur bipolaire intervertissant les fils d'arrivée du rail de roulement et du rail de contact.

Nous n'avons soulevé ici qu'une partie du problème de l'inversion en nous cantonnant dans les principes généraux. Plusieurs amateurs ont exposé dans « Loco-Revue » des Procédés personnels faisant preuve parfois d'une technique poussée, il y a donc d'autres moyens d'obtenir l'inversion de marche. Le lecteur trouvera dans les brochures spécialisées et dans le « Mémento de l'Amateur » non seulement les modes d'inversion exposés ci-dessus, mais également d'autres procédés moins couramment utilisés.

(à suivre). J.R.J.

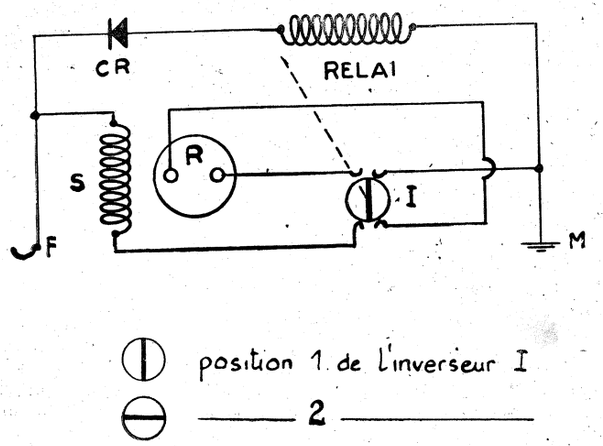
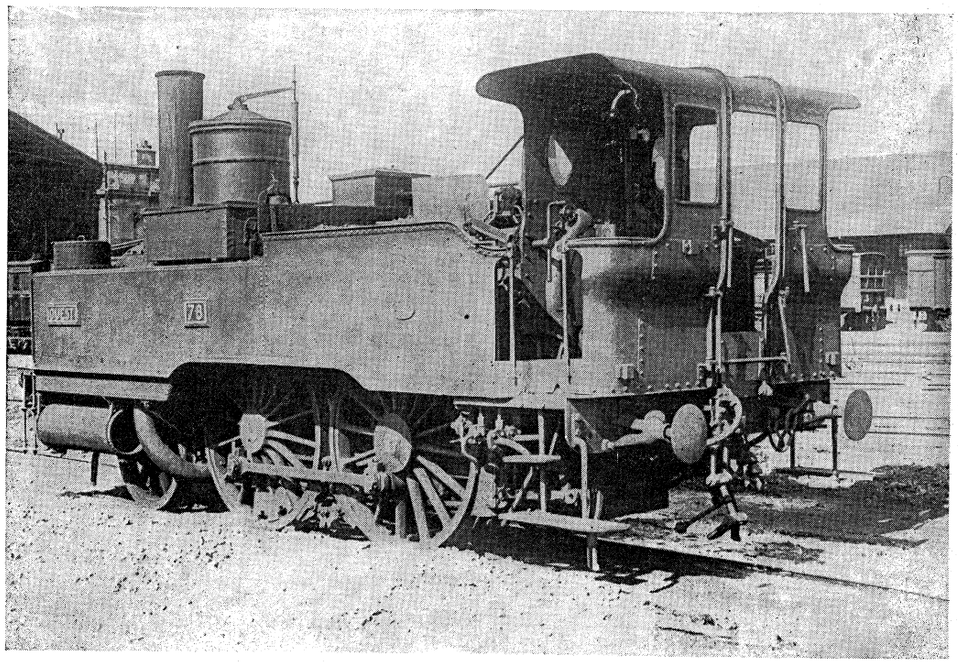


Fig. 15.

DOCUMENTAIRE

LES 120 TENDER DE L'OUEST (Série 100)



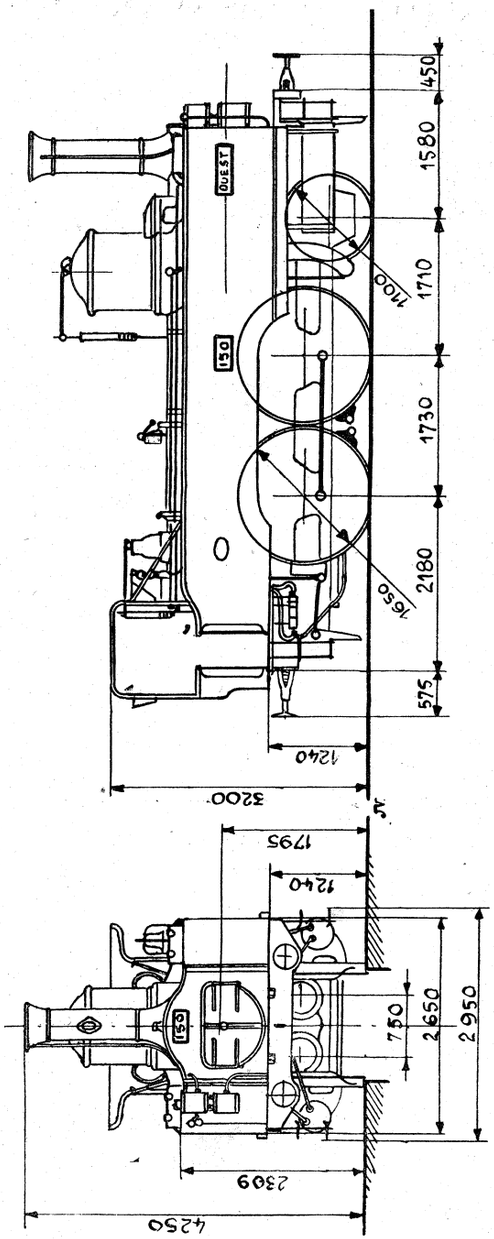
La Locomotive 120 Ouest N° 78.

Voici une machine bien archaïque qui fera la joie des vétérans du Modèle réduit et leur rappellera leur jeune âge, (tout au moins pour ceux qui ont habité la région parisienne). Il s'agit des fameuses machines de banlieues baptisées « bicyclettes », (mais laissons la parole à M. Moreau qui nous en donne un exposé succinct dans son traité sur les Chemins de Fer, Tome III :

« On sait que le service de banlieue de la Compagnie de l'Ouest est excessivement chargé, la machine-tender doit donc y tenir une place importante. L'ancien type, encore en usage aujourd'hui, est à deux essieux couplés et un essieu porteur à l'avant. C'est le type longtemps employé à l'exclusion de tout autre sur la ligne de Versailles rive droite, qui présente une rampe continue de 5 m/m par mètre. Cette machine pèse à vide 26.100 kilos et en charge, 37.230 ainsi répartis :

1er essieu (porteur).....	11.130 kgs
2e essieu moteur	13.050 kgs
3e essieu couplé	13.050 kgs

E le remorque aisément sur la rampe précitée des trains offrant douze cents places.... Les caisses à eau sont disposées en long; il en résulte que, même avec l'épuisement de l'approvisionnement, les charges restent réparties relativement de la même manière. Cette machine date de 1856 et a été perfectionnée en 1878. L'arrière a été allongé afin de lui permettre d'augmenter ses approvisionnements en vue de parcours plus long. »



CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Timbre	9 kgs
Surface de la grille	1 m 04
Surface totale de chauffe..	96 m 83
Diamètre de la chaudière..	1 m 08
Longueur de la machine	8 m 125
Capacité en eau	4 m3
Capacité en charbon	1 tonne

Année de mise en service..	1856-1861
Constructeur	Atelier de de Belfort
Diamètre des cylindres	0,420 m/m
Course des pistons	0,560 m/m
Diamètre des roues motrices	1 m 540
» porteuses	1 m 000

LES MODÈLES RIVAROSSI EN HO

★

Nous avons eu l'extrême plaisir d'avoir été invité à visiter les Usines Rivarossi lors de notre récent voyage en Italie du Nord. M. Rossi, lui-même, nous conduisit fort aimablement parmi le dédale de ses ateliers, et nous expliqua d'une façon fort intéressante l'étude et l'approvisionnement, puis la fabrication, la mise en peinture et le montage de tout le matériel H0 produit par la grande firme Rivarossi. Nous l'en remercions à nouveau fort chaleureusement et sommes heureux de publier ci-dessous les quelques notes qui suivent sur la fabrication très technique et très poussée de ses modèles.

Les Usines sont situées sur une hauteur aux environs de Como, d'où l'on découvre une vue magnifique et d'où l'on aperçoit, au fond de la vallée, la gare frontière Italo-Suisse de Chiasso. Ces usines occupent deux grands bâtiments de construction récente (1947). Le premier est réservé aux bureaux d'études et aux bureaux commerciaux, y compris une belle salle de présentation avec, bien entendu, un superbe diorama ou évoluent tous les modèles de la Fabrication Rivarossi, sans oublier l'amusant Filobus. Le second bâtiment forme l'usine proprement dite avec ses multiples ateliers et pièces de stockage ou plus de quatre vingts personnes sont employées. Les machines-outils, de fabrication suisse pour la plupart, sont très modernes et permettent un rendement très élevé. Chaque machine a son approvisionnement propre en matières premières. Toutes les pièces détachées ainsi que l'intégralité des secteurs électriques sont fabriqués à Como; seules les pièces moulées proviennent de fonderies spécialisées pour le moulage sous pression, mais d'ici peu, M. Rossi envisage de faire exécuter ces moulages dans ses ateliers-mêmes. Aux ateliers de montage, les ouvrières n'ont pas à quitter leur place où tout le matériel nécessaire leur parvient au fur et à mesure des besoins. Enfin, de nombreux postes de peinture au pistolet permettent une fabrication accélérée, afin de subvenir aux besoins toujours croissants de cette firme qui rayonne sur plus de trente pays étrangers et notamment aux U.S.A.

Nous laissons maintenant la place au représentant de Rivarossi qui va, lui-même nous donner de nombreux détails sur toute la gamme des Modèles Ferroviaires Rivarossi à l'échelle du H0.

La production « Rivarossi » est consacrée principalement aux Chemins de Fer Miniature en écartement « H0 », soit 16,5 m/m. Cet écartement, d'après de récentes statistiques, a recueilli, par ses nombreux avantages, la faveur de plus de 65 % des amateurs de modèles ferroviaires du monde entier. Les autres amateurs se répartissent entre les nombreux écartements différents, tels le « 1 », le « 0 », le « S », le « TT », etc. Pour ne pas entamer ici la discussion chère aux partisans de tel ou tel écartement, nous ne citerons que quelques avantages principaux qui ont décidé « Rivarossi » à produire en 16, 5 m/m (1) :

— conserver un maximum de détails sur les modèles fabriqués;

— maintenir la perfection technique des mécanismes, tout en restant dans des dimensions qui ne rendent pas ces mécanismes trop fragiles;

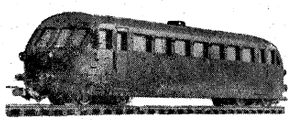
— permettre la réalisation d'installations suffisamment complexes, en un espace relativement réduit.

Le but de « Rivarossi » est de produire une gamme de modèles étendue, propre à satisfaire les amateurs par sa variété et sa diversité.

Les prototypes des modèles produits ont été choisis parmi le matériel actuellement en service dans la réalité : les chemins de fer de l'Etat italien et les Compagnies de chemin de fer des Etats-Unis.

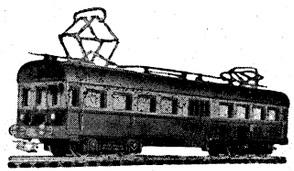
Pour le matériel à moteur, citons les modèles suivants :

— automotrice à bogies d'un type en service sur les FF. SS.;



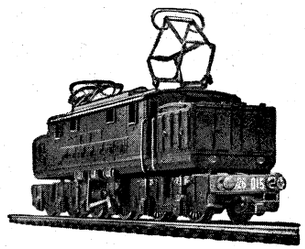
(1) Notons ici quelques précisions : Voie droite écartement 16 m/m 5. Voie en courbe 15 m/m 7. Roues : écartement 16 m/m. Epaisseur du bandage 8/10e. Boudin, 1 m/m 25.

— automotrice électrique à bogies d'un type en service sur le réseau du Nord de l'Italie;



— automotrice Diesel-électrique du type construit par la « Fairbanks Morse » et en service notamment sur le réseau de la « Southern Pacific » aux U.S.A.;

— locomoteur électrique articulé du type GR. 626 en service sur les FF. SS.;



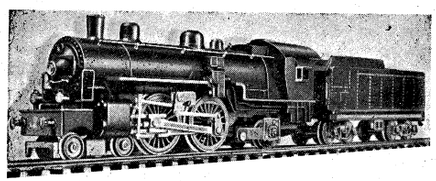
— locomoteur électrique à bogies du type GR. 424 (Bo-Bo) en service sur les FF. SS.;

— locomotive Pacific du type GR. 691, avec tender à bogies suspendus, en service sur les FF. SS.;

— locomotive Atlantic carénée avec tender à bogies du type en service sur la « Milwaukee Road » aux U.S.A.;

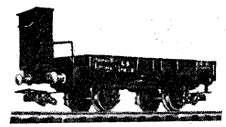
— locomotive Atlantic avec tender à bogies suspendus, du type en service sur la « Southern Pacific » aux U.S.A.;

— locomotive Atlantic avec tender à bogies suspendus d'un type italien;



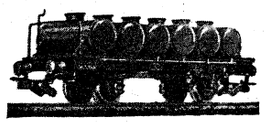
— locomotive-tender de manœuvre d'un type en service sur le réseau de la « Baltimore et Ohio », aux U.S.A.

La gamme des wagons marchandises est composée de 31 modèles différents, parmi lesquels des wagons ouverts, plats, chargés ou non, fermés, dix wagons citernes différents, à deux essieux ou à bogies réellement suspendus.



L'assortiment de voitures comporte 12 voitures, fourgons et remorques d'automotrices.

Signalons notamment que tout ce matériel est équipé d'attelages automatiques, permettant également le dételage à distance.



Pour les locomotives et motrices, la majorité des modèles est équipée de façon entièrement nouvelle dans la technique du chemin de fer miniature : le moteur, de grande puissance, est monté sur roulements à billes. La transmission s'effectue par vis sans fin, laquelle dans certains types est également montée sur roulements à billes. Les engrenages sont construits de façon très précise, au moyen d'un équipement automatique de machines modernes.

Pour citer un exemple, le jeu d'engrenages complet du bogie moteur est composé de 7 pignons dentés et de la vis sans fin, et tient tout entier dans un carter de 14 m/m × 12 m/m × 56 m/m. Le tout fonctionne en bain d'huile et est parfaitement à l'abri des poussières.

Tous les essieux libres des locomotives, tenders, wagons et voitures sont équipés d'axes en pointe, et assurent ainsi un roulement parfait et souple au matériel roulant.

Une caractéristique du matériel « Rivarossi » est que toutes les roues sont isolées les unes des autres, étant coulées en matière isolante et munies de bandages métalliques. Ceci permet le fonctionnement simultané, sous sectionnement de la voie, de trois trains indépendants sur voie à trois rails équipée de caténaire et de deux trains indépendants sur voie à deux rails équipée de caténaire.

La production « Rivarossi » a été réalisée de façon à répondre, d'une part aux besoins nouveaux créés par l'évolution

constante de la technique moderne et, d'autre part, aux besoins de tous les amateurs. Pour atteindre ce but, la production a été divisée en diverses séries de matériel, chacune de ces séries étant marquée et dénommée d'une couleur différente :

— la « Série Rouge » Rivarossi.
— la « Série Bleue » Rivarossi.

Seules d'ailleurs les locomotives varient par leur système de fonctionnement, l'aspect extérieur restant identique. Les wagons et voitures fonctionnent indifféremment pour l'une ou l'autre de ces séries.

La « Série Rouge » Rivarossi est construite selon les normes standardisées, adoptées internationalement, tant aux U.S.A. (normes N.M.R.A.), qu'en Europe (normes B.R.M.S.B. anglaises et nouvelles normes continentales adoptées récemment).

Les caractéristiques de cette « Série Rouge » sont :

— fonctionnement sur files de voies à deux rails;
— fonctionnement des moteurs en courant continu 4-12 volts;
— inversion du sens de marche, sans dispositif spécial, par simple inversion de la polarité du courant.

Cette « Série Rouge » offre donc à l'amateur averti une sécurité totale de fonctionnement, tout en maintenant des prix plus réduits que pour les autres fabrications, et, en outre, se situe nettement à l'avant-garde des fabrications européennes, le système à deux rails et à courant continu recueillant une grande faveur, par son réalisme parfait et sa douceur de fonctionnement.

Dans la « Série Rouge », l'amateur trouvera également une gamme de boîtes de constructions, luxueusement présentées, lui permettant de monter aisément les divers modèles de locomotives et de wagons.

La « Série Bleue » Rivarossi est construite dans le but de mettre dans les mains des amateurs disposant du matériel classique de chemins de fer miniature, des nouveaux modèles intéressants. Ses caractéristiques sont :

— fonctionnement sur file de voies à trois rails;
— fonctionnement des moteurs en courant alternatif 16-20 volts;
— inversion du sens de marche par survoltage à 26 volts.

Ici cependant, Rivarossi a désiré combler la grande lacune qui existait dans ce système et qui résidait dans le fonctionnement du relai d'inversion par survoltage. Toutes les locomotives de la « Série Bleue » sont équipées du « Super-inverseur » Rivarossi, breveté dans le monde entier. Ce nouvel inverseur fonctionne de la même façon que les autres inverseurs par survoltage et ne nécessite donc aucune transformation au transformateur de courant habituellement utilisé. Les avantages du « Super-Inverseur » Rivarossi sont les suivants :

a) suppression totale du heurt brusque (saut en avant), causé par le passage de la surtension dans le moteur;
b) protection entière du moteur et des ampoules, habituellement usées prématurément par les surtensions fréquents;
c) possibilité de procéder au renversement du sens de marche de la locomotive à l'endroit désiré ou « sur place ».
d) fonctionnement assuré du relai de renversement du sens de marche, puisque la totalité de la surtension y parvient directement, sans plus passer par le moteur ni par les ampoules.

Il nous reste encore à signaler dans la gamme de production de Rivarossi, la « Série Jaune », qui comporte un assortiment d'accessoires très étendu.

C'est dans cette « Série Jaune » que Rivarossi produit un complément original et très attractif, qui trouvera sa place dans bien des installations. Il s'agit du

Trolleybus à guide automatique par les trolleys, suivant fidèlement le circuit déterminé par les deux câbles souples de 1 m/m de diamètre. C'est un modèle très sympathique et finement détaillé, aux évolutions gracieuses semblables à celles d'un trolleybus réel : toutes les combinaisons sont possibles les rayons des courbes pouvant descendre jusque 25-30 cm et les côtes pouvant atteindre jusque 25%, sans nécessité de réglage du moteur.

Pour ne pas oublier les tout petits, Rivarossi construit également une série de trains électriques simplifiés, la « Série Verte », dont le fonctionnement est semblable à celui de la « Série Rouge » et

(Suite et fin page 389).

LA PAGE DES CHEMINS DE FER SECONDAIRES

En lisant les descriptions des remarquables réseaux d'amateurs que publie régulièrement « Loco-Revue », je constate que presque tous possèdent soit une ligne d'intérêt local, soit l'amorce d'un tramway urbain. Ceci montre bien tout l'intérêt porté à nos tortillards.

C'est avec un vif plaisir que j'avais accueilli la « Chronique du 0 e » qui permettrait de faire revivre nos chemins de fer secondaires. Le dernier article en date était des plus prometteurs.... Si la voie et l'alimentation ont reçu des solutions élégantes, plus rien n'a été dit sur le matériel roulant.

Je me propose donc de décrire de temps à autre quelques belles réalisations de véhicules qui font honneur à l'industrie française et présenter à tous les possesseurs d'installations en voie métrique, une documentation inédite.

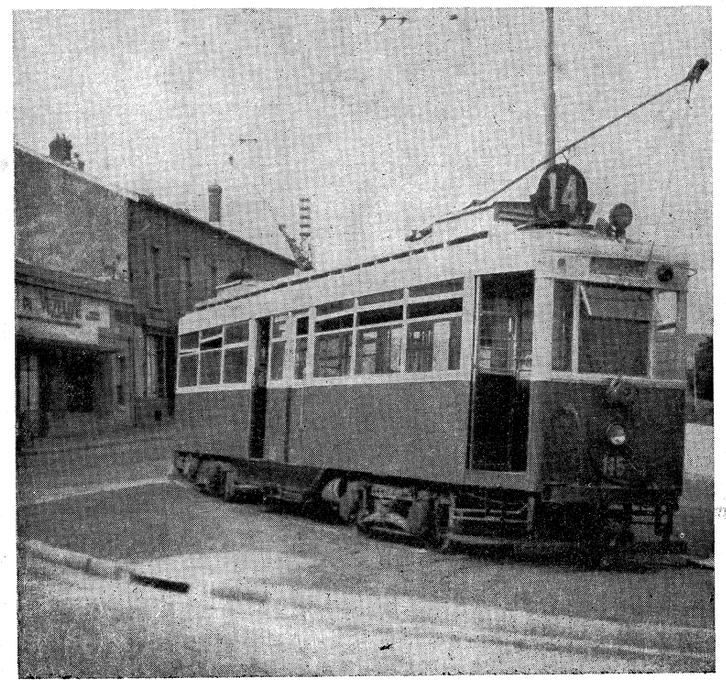
DOCUMENT N° 1

MOTRICE à BOGIES
des TRAMWAYS de NANCY (banlieue)

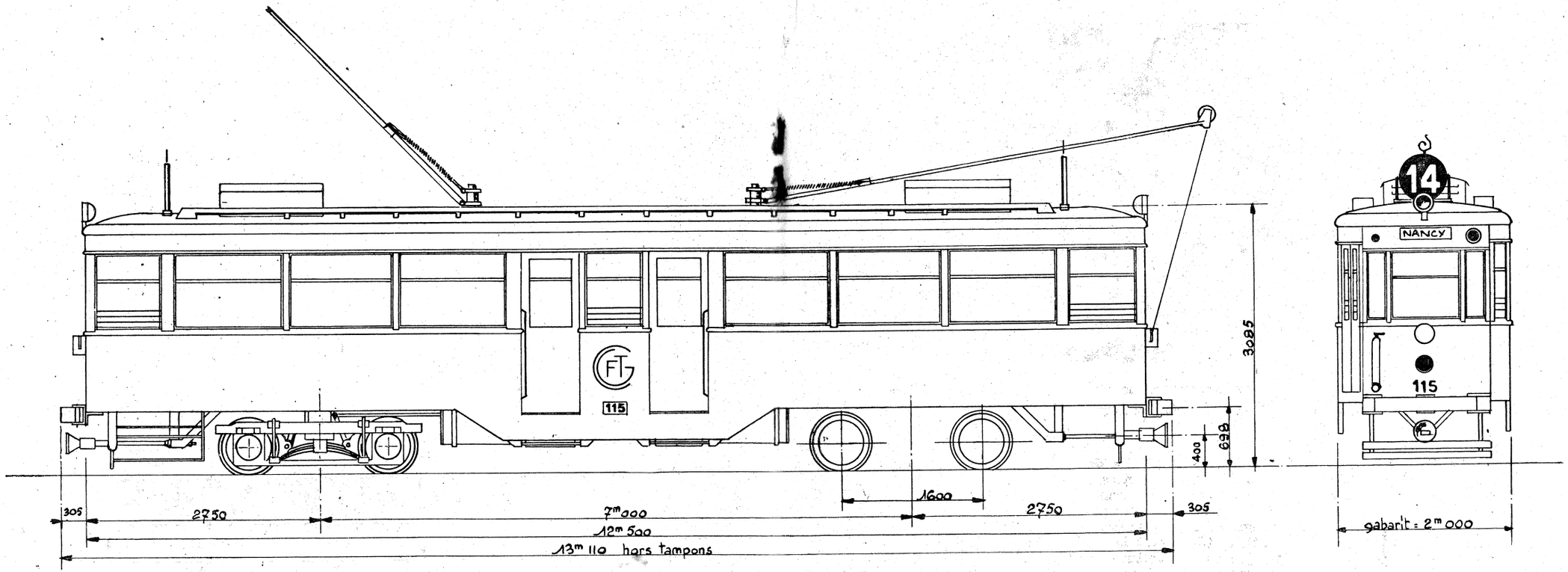
La Cie Générale Française de Tramways, concessionnaire des réseaux de Nancy, exploitait en banlieue, environ 45 kms de voie normale répartis sur 4 lignes (lignes 2, 10, 12 et 14), maintenant déferrés et desservies par autobus).

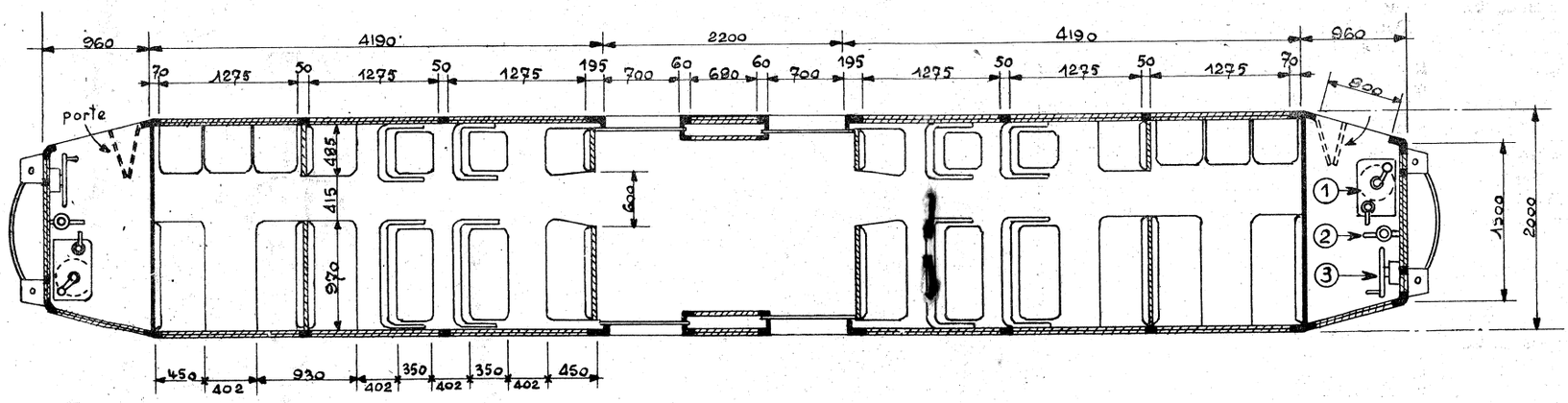
La ligne 14, de Nancy à Pont-St-Vincent, longue de 14 kms, était remarquable par son tracé audacieux aux fortes rampes et une impressionnante descente en lacet à travers la forêt de Brabois. Elle offrait un incontestable intérêt touristique et technique. C'est avec regret que j'ai appris sa fermeture récente.

En 1933, la Compagnie avait mis en service, sur son réseau suburbain, de confortables motrices à bogies entière-



Motrice des Tramways de Nancy. Cliché BELLIERES.
Vue 3/4 arrière gauche.

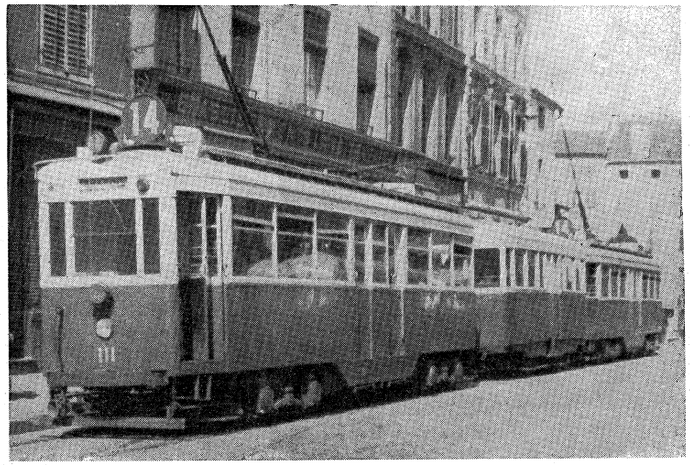




C.G.F.T. RESEAUX DE NANCY - MOTRICE A BOGIES A VOIE NORMALE

Ecart. H1

Ech. 1/60



Motrice des Tramways de Nancy. Cliché BELLIERES.
Vue 3/4 arrière droite.

ment métalliques et d'un aspect très moderne. Etudiées par Satramo à Paris, elles ont été construites par la Cie Franco-Belge de Matériel de Chemin de Fer à Raismes (Nord). Le programme portait sur une dizaine d'unités. Ce matériel est resté en exploitation jusqu'en août 1952 sur la ligne 14, et le personnel avait su en tirer les performances maxima. La tenue de voie était excellente, même en surcharge (et en dépit des rails très usés). Les entrées en courbe à pleine vitesse se faisaient à peine sentir.

En voici les caractéristiques principales :

Longueur hors tout.....	13 m 110
Longueur de la caisse....	12 m 500
Largeur maxima	2 m 000
Hauteur (dessus toit)....	3 m 085
Entre axes bogies.....	7 m 000
Empattement bogies	1 m 600
ϕ des roues	0 m 680
Poids à vide.....	18 t. environ.
Puissance	4 mot. 50 cv
Freins	air et main
Places assises	38
— debout	20
Total	58

(Aux heures d'affluence, ces chiffres étaient largement dépassés sans nuire à la sécurité).

Prise de courant par deux perches à roulettes.

Courant d'alimentation sous 600 V continus.

En marche un ingénieux dispositif coupait le courant de traction en cas d'ouverture accidentelle des portes.

Fermeture et ouverture des portes étaient également conjuguées avec l'effacement des marchepieds.

Peinture : vert foncé et crème.

Ces motrices circulaient souvent attelées à une remorque métallique à deux essieux et frein à air (voir photo).

Le plan au 1/60e (1) et les deux photos compléteront cette première documentation qui pourra très bien permettre aux Amateurs de ligne de Tramway de réaliser un fort bon modèle, et il ne reste plus qu'à souhaiter bonne chance aux modélistes.

Bien qu'à voie normale, ce modèle pourra être muni d'organes de roulement pour la voie étroite. Les pièces du « S » américain, maintenant sur le marché français, conviennent parfaitement.

N. B. — Je tiens à remercier la Direction des Tramways de Nancy pour ses précieux renseignements, ainsi que la Cie Franco-Belge qui m'a aimablement communiqué un plan de cette motrice.

R. BELLIERES.

(1) Un plan super détails au 1/43e paraîtra prochainement aux « Editions LOCO-REVUE ».

LES MODÈLES RIVAROSSI EN HO

(suite)

qui peut être développée et complétée par du matériel de cette même « **Série Rouge** ».

Enfin, l'amateur appréciera certainement une autre innovation sur le marché du modèle réduit de fabrication industrielle : la mise en commerce de toutes les pièces détachées et de rechange, servant à la construction des articles de production, depuis le simple boulon, en passant par les roues moteurs, carrosseries, etc...

Sans cesse, de nouveaux modèles sont à l'étude et le souci constant des fabricants est de se surpasser et de satisfaire au maximum les désirs des amateurs.

Dans cet ordre d'idées, un Service d'Assistance Technique a été créé, qui fonctionne non seulement pour l'Italie, mais aussi pour la France et l'Union Française, la Belgique et le Grand Duché de Luxembourg. Chacun est invité à soumettre ses idées, ses désirs, ses problèmes qui seront examinés avec la plus grande attention et le seul désir de servir les Modelistes et le Modelisme Ferroviaire.

CONCOURS DE PHOTOS 1952

★

Alors que dans l'annonce de ce concours, nous avions spécifié que celuici serait particulièrement réservé au matériel roulant : voitures et wagons, beaucoup de concurrents nous ont adressé des vues de locomotives ou d'automotrices. Evidemment ce matériel qui est « tracteur » est aussi « roulant » que le matériel « tracté » mais ne peut se classer dans la même catégorie que les voitures et les wagons. Aussi avons nous tenu compte, dans le classement général, d'un point supplémentaire pour les concurrents qui avaient suivi le règlement à la lettre.

Les envois ont été aussi nombreux que l'année passée, mais en général d'une qualité fort supérieure et la répartition des prix n'a vraiment pas été chose facile car beaucoup trop de photographies étaient des plus intéressantes.

Et voici les résultats :

1er **Prix** : M. F. HAGEMANN, pour une très belle vue de locomotive de chemin de fer secondaire à voie de 0 m 75, sur la ligne Nauen-Senzke. (Gagne 2.000 fr.).

2e **prix** : M. Gabriel ANTOINE pour sa vue aussi originale qu'artistique de wagons spéciaux du port de Caen. (Gagne 1.000 fr.).

2e **Prix ex-aequo** : M. DUPONT-GAZON pour sa très bonne prise de vue d'un wagon du service électrique des chemins de fer de la Camargue. (Gagne 1.000 fr.).

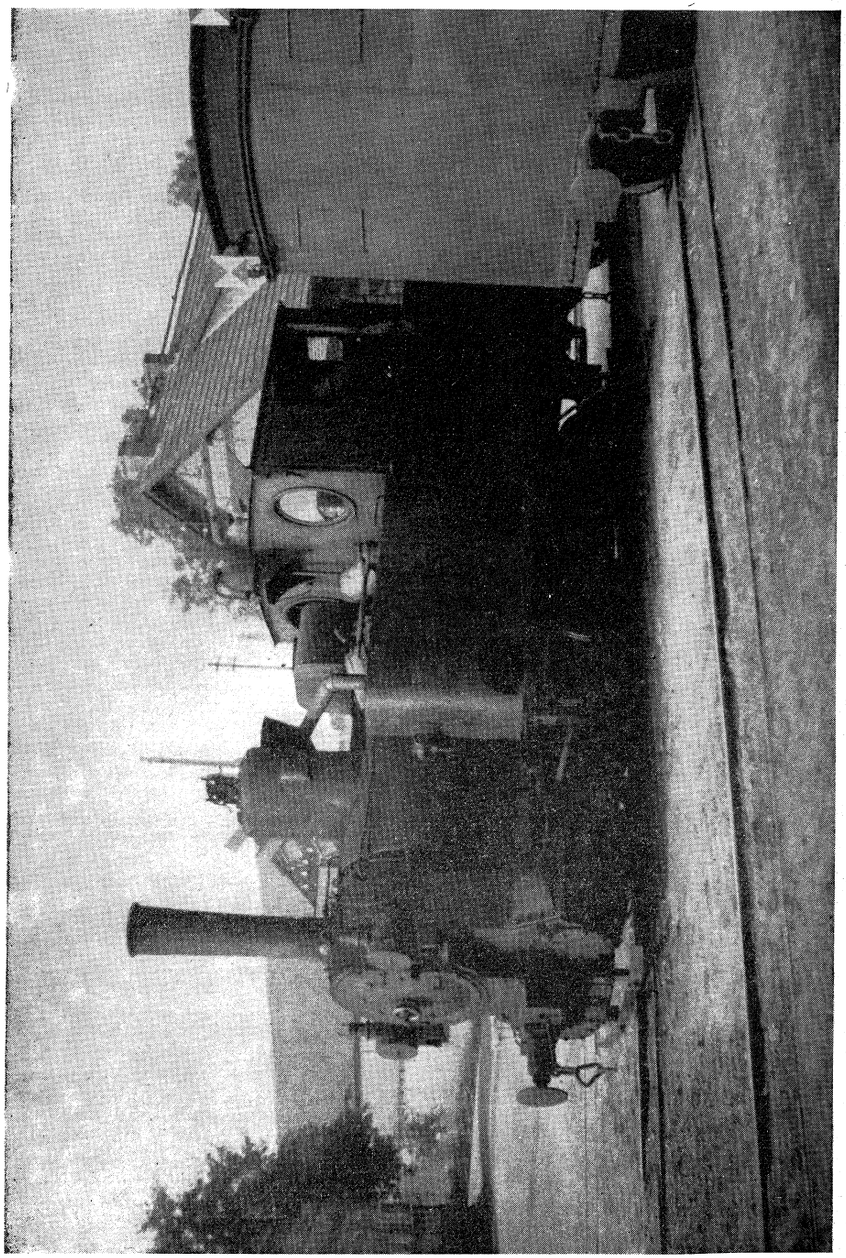
3e **Prix** : M. HARTARD, pour sa bonne photographie d'une automotrice du type Z 9051 monophasé. (Gagne 500 francs).

3e **Prix ex-aequo** : M. R. DUFOUR, pour son wagon V.B. (Gagne 500 fr.).

De plus, nous sommes heureux de décerner des mentions très honorables à MM. Daguelin, Exbrayat, Grelle, Loïc, Masset, Nal et Photevin pour leurs intéressantes prises de vue. Ils recevront un petit lot de consolation... qu'ils méritent bien !

Toutes nos plus vives félicitations aux heureux gagnants qui peuvent, dès à présent, réclamer leur prix aux « **Editions Loco-Revue** » à Auray (Morbihan), en indiquant l'adresse à laquelle ils désirent le recevoir et, si possible, le numéro de leur Compte Chèque Postal.

PREMIER PRIX A M. HAGEMAN



Cliché HAGEMAN.

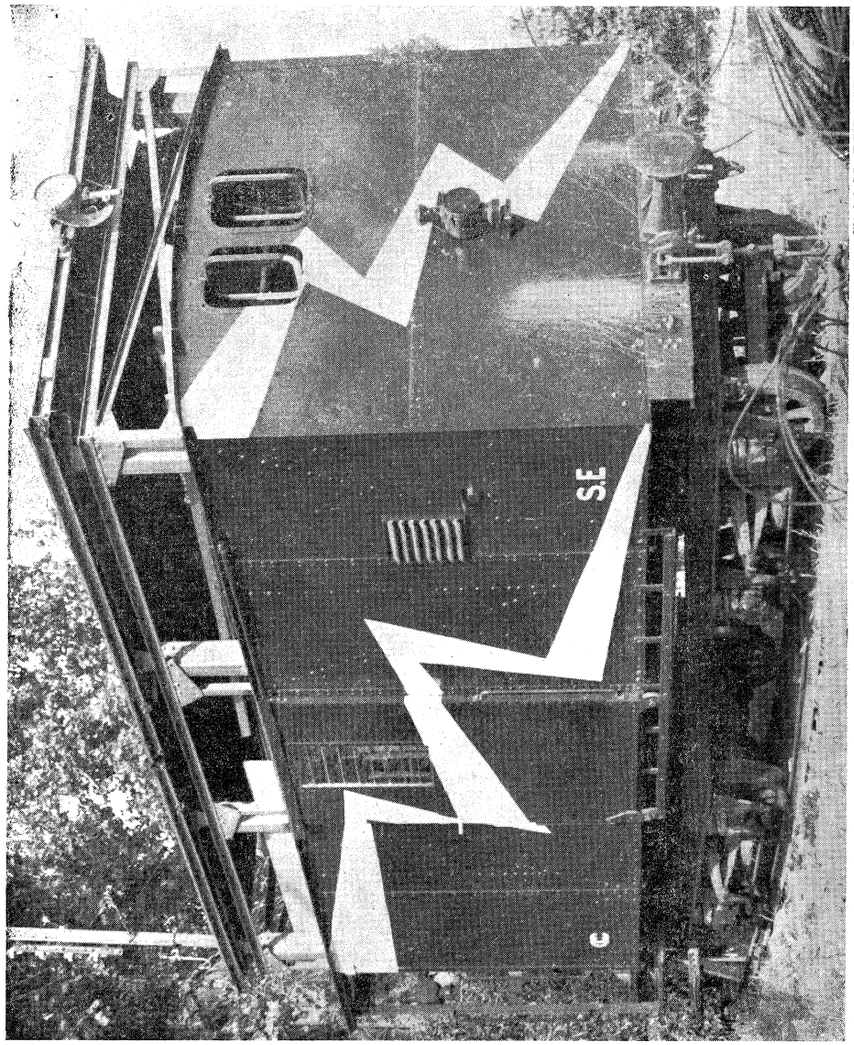
Locomotive des chemins de fer secondaires de Nauen-Senzke-Rathenow à l'écartement de 0 m. 750.

DEUXIEME PRIX A M. G. ANTOINE

Cliché G. ANTOINE.

Perspective ou Lignes fuyantes. Port de Caen.

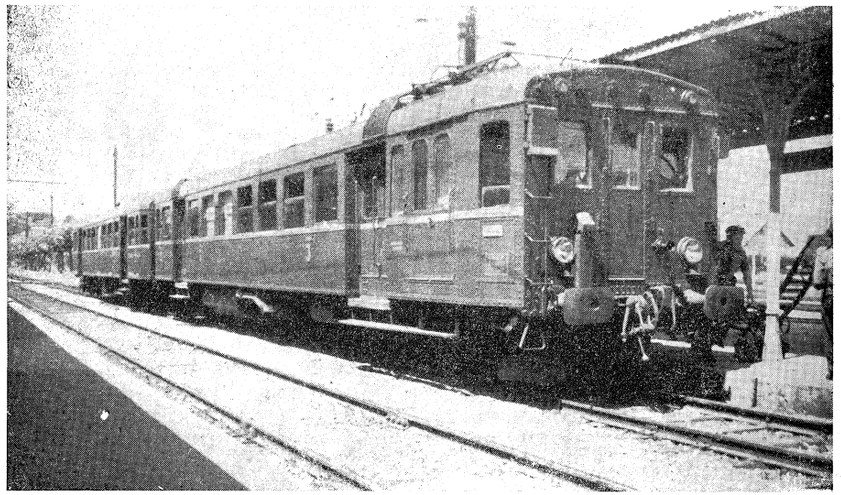
DEUXIEME PRIX (ex-aequo) A M. DUPONT-GAZON



Cliché M. DUPONT-GAZON.

Wagon du service électrique des chemins de fer de la Camargue (voie métrique).

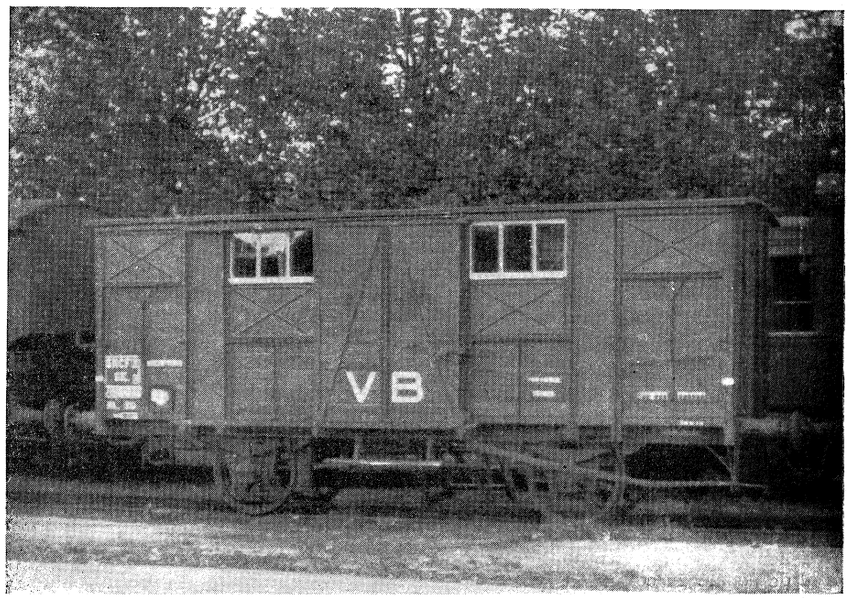
TROISIEME PRIX A M. HARTARD



Cliché J. HARTARD.

Automotrice Z 9051 monophasée, à Annecy.

TROISIEME PRIX (ex-aequo) A M. DUFOUR



Wagon V.B. en gare de Vitré. Cliché R. DUFOUR.

Une promenade de l'A.F.A.C. et visite au Pithiviers-Toury

(Voir également N[os] 75 et 76 de « Loco-Revue »)

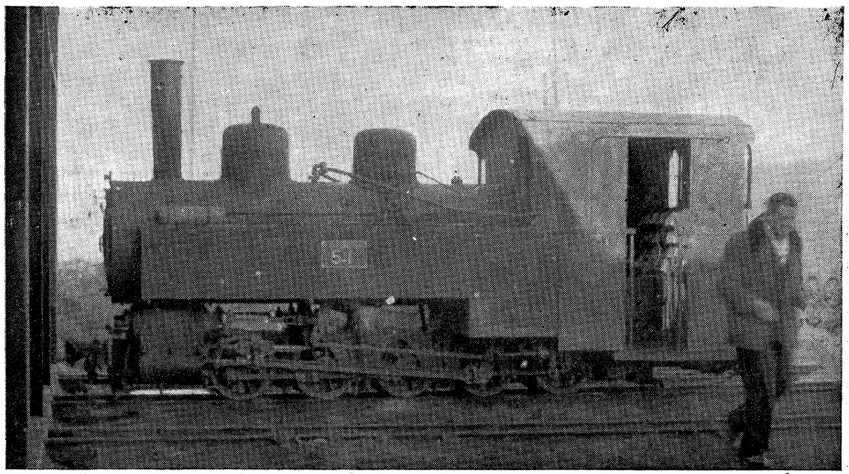
Nous avons l'avantage d'avoir à proximité d'Orléans, un chemin de fer à voie de 60 — le Pithiviers-Toury — actuellement en pleine activité en raison de la saison betteravière.

Aussi la section A.F.A.C. d'Orléans n'a pas manqué d'y rendre visite un certain dimanche de fin octobre.

Pour cela, nous avons emprunté l'omnibus de 7 h. 35 qui nous déposa à Toury. Là nous avons pu voir sur toutes ses coutures (ayant 3/4 d'heure d'attente) l'engin qui allait nous transporter à travers la plaine qui s'étend de Toury à Pithiviers où se trouve le dépôt de l'exploitation.

suspendus par le nez sur chaque essieu. Le courant est fourni par une génératrice solidaire d'un moteur à essence de 45 chevaux. Sa vitesse de 30 à 50 kms lui permet de parcourir la distance de Toury à Pithiviers, soit 32 kms en 1 h. 30, après 9 arrêts. Elle assure le trafic voyageurs tous les jours par deux convois montants et deux descendants. (Tous ces renseignements nous sont donnés par son aimable conducteur M. Soubieux).

Aujourd'hui dimanche le service betteravier est arrêté, les Sucreries de Toury et de Pithiviers étant suffisamment alimentées par camion et par le trafic S.N.C.F.



Cliché R. FORTEPAULE.

La 050-5-1 du chemin de fer Pithiviers-Toury.

L'engin, si l'on peut définir ainsi, une automotrice diesel électrique, marchant fort bien d'ailleurs mais quelque peu délabrée démarra à l'heure dite emmenant notre joyeuse cohorte et tirant un wagon où quelques voyageurs avaient bien voulu prendre place.

Ajoutons qu'au passage d'Artenay, notre camarade Aumaître, chef de gare de ce lieu ne manqua pas de donner le signal de départ du convoi.

Revenons à notre automotrice, celle-ci est équipée de quatre moteurs électriques

Nous avons pu voir au cours du parcours, d'énormes dépôts de betteraves et aux différentes gares ou arrêts d'Outarville, Bazoches-les-Gallerandes, Izy, Chatillon-le-Roi, Sébouville, Guigneville, un matériel roulant assez important.

Mais nous voici arrivés à Pithiviers et après avoir traversé tout le dépôt nous nous arrêtons sur le quai de la gare du petit train, cotoyant celle de la S.N.C.F. où nous accueille M. Leprince, chef de dépôt du T.P.T.

(Suite et fin page 399).

TRUCS ET MOYENS

Fabrication de rails en " boîte de conserves "

M. Masson, ferrovipathe enragé, a bien voulu nous envoyer cette étude par laquelle il démontre que rien ne peut empêcher un amateur ayant la foi d'arriver à un résultat surprenant.

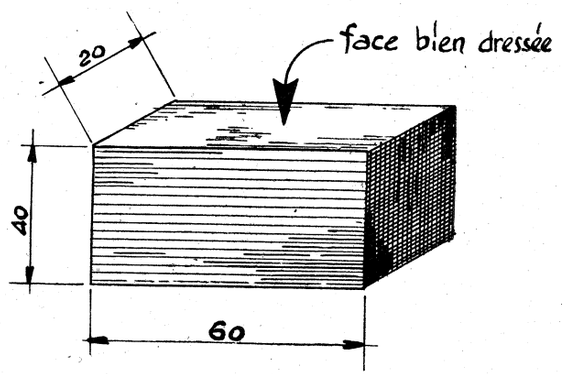


FIG. 1

La fabrication de la filière est assez simple par elle-même; il faut cependant prendre un certain soin dans le respect des cotes, afin d'en obtenir un bon rendement.

Prendre tout d'abord un bloc de ferraille de 15 à 20 m/m d'épaisseur que vous dresserez à la lime de façon à obtenir un bloc bien rectangulaire et bien d'équerre (fig. 1).

Percer deux trous de 3 m/m, l'un centré à 5 m/m du bord, l'autre à 4 m/m (fig. 2). Ensuite, un trait de scie dans l'axe des

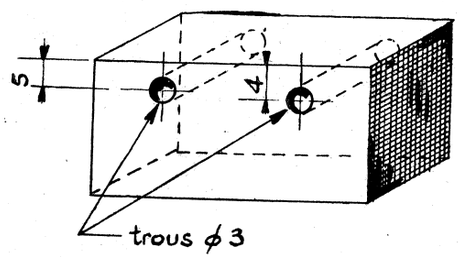


FIG. 2

trous permettant une fente suffisante pour passer deux épaisseurs de tôle. Evaser l'orifice d'entrée au double, de façon à avoir une courbe ne coinçant pas le rail à former. Enfin, former le passage du patin du rail, qui doit avoir une largeur de 5 m/m sur toute la longueur de la fente (fig. 3).

La filière A (fig. 3) sert à la mise en forme de rail.

La filière B sert à la finition (fig. 5).

Les dimensions de cette pièce primordiale sont à ajuster selon l'épaisseur des boîtes de conserves dont on dispose. Enfin, la dernière pièce formant la partie supérieure de la filière. Une petite plaque de ferraille de 3 m/m d'épaisseur bien dressée et reposant bien à plat sur le corps de la filière permettra le pliage de la base du rail. Sa fixation se fait au moyen d'un goujon taraudé dans le corps de la filière avec écrou de 6 à 8 m/m de diamètre pour la fixation. L'outil étant fin prêt, découper des bandes de fer-blanc de 17 m/m de largeur, les plier par le milieu, à quelque chose près, sur le bord

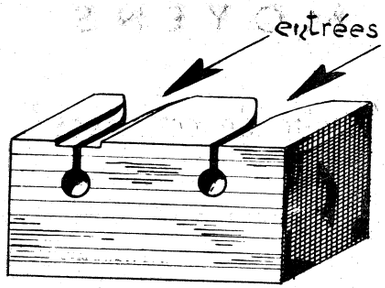
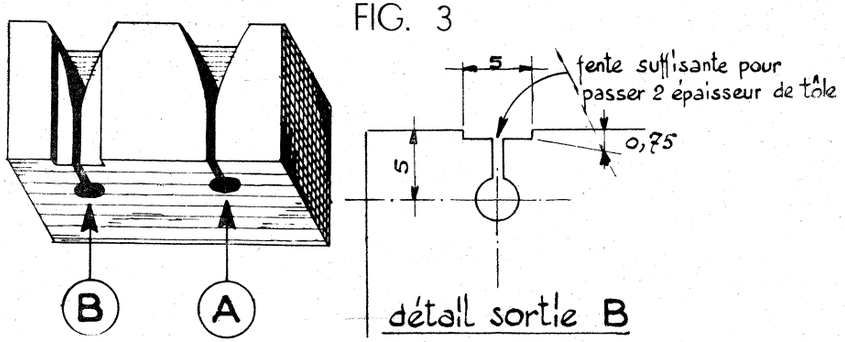


FIG. 3



brer, y mettre le fil de fer dans le creux et former le rail aux deux extrémités à la pince (fig. 7). Replier la tôle de manière à ce que les bords coïncident, engager dans la filière A avec un chiffon (pour éviter les blessures). Quand la tôle ressort de 1 cm. environ, tirer avec une pince et la première partie du rail est faite. Rabattre les deux bords sur 2 cm. de manière à profiler le début de la base du rail, engager dans le trou B et tirer. Le rail est terminé.

Pour dégager le fil de fer, passer un tournevis dans la fente du rail pour écarter un peu les deux bords, engager le fil de fer dans la filière, mais en le présentant de travers pour caler le rail. Tirer sur le fil de fer.

Attention : chaque fois : tirer droit et d'aplomb, car le rail prend une forme bizarroïde, en arc de cercle. Pour le redresser, le passer de nouveau dans la filière en appuyant du sens contraire (toujours avec le fil de fer à l'intérieur).

Ces explications concernent une fabrication d'amateur avec un outillage d'amateur et une utilisation de matériau de provenance quelconque, mais tous les bricoleurs sauront réajuster cette fabrication à leur propre possibilité et suivant le matériau qu'ils emploieront.

Un dernier conseil : une fois la mise au point faite, pour l'étirage du rail, faites tout en série :

1° Découpage;
2° Pliage;
3° Rail,

d'une caisse ou autre instrument ayant une arête de 30°. Prendre un fil de fer de diamètre de 20 à 22/10es (à choisir suivant l'épaisseur de la tôle) de manière à ce qu'il puisse passer librement avec la tôle dans la filière (fig. 6). Prendre une bande de fer-blanc, la cam-

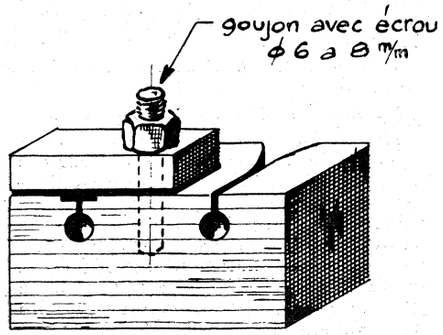


FIG. 4

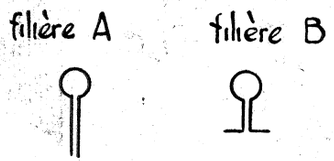


FIG. 5

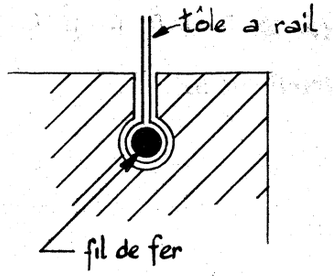


FIG. 6

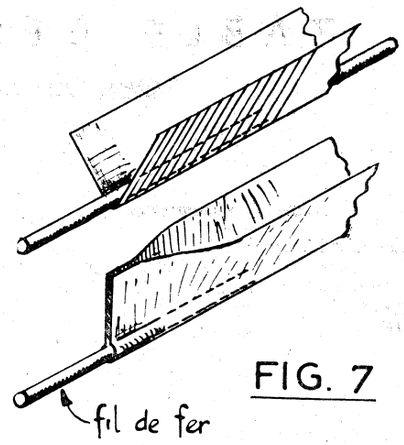


FIG. 7

l'on gagne du temps et, avec l'habitude, les mètres se débitent plus rapidement.

Pour la fixation du rail, j'emploie des pointes à tête ronde sur traverses en contre-plaqué teint ne se fendant jamais.

N. MASSON.

SUPER-DÉTAILLAGE

La pose de certains détails peut se faire avec beaucoup de succès de la façon suivante à condition que la chaudière ou autres éléments soient en tôle épaisse ou comprennent des parties pleines.

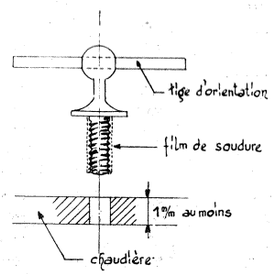
Fixation des supports de main-courantes : — admettons que nous employons des supports ayant un pas de vis de 1m/m — nous marquons leur emplacement avec un coup de pointeur et perçons les trous de 1 m/m. Nous chauffons la soudure et y trempons les tiges filetées; il se sera ainsi déposé un mince film d'étain. Nous introduisons un fil de laiton dans l'œillet du support, ceci pour nous donner la direction du trou et empêcher de broyer l'œillet. Nous posons le support sur le trou percé et l'envoyons à fond par un coup de marteau.

Les supports ainsi fixés tiennent bien en place et résistent à une assez forte traction.

Ce procédé élimine l'onéreux travail de taraudage où les supports ne peuvent être vissés tous à fond, étant donné l'orientation différente de leurs œillets.

Le détaillage de l'avant de la chaudière peut être constitué de la façon dont la fig. 2 donne une idée. Les trous percés doivent être d'un même ϕ que les **pièces enfoncées.**

J. M.



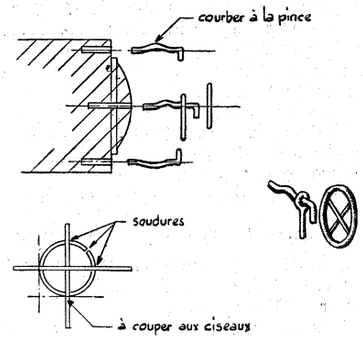


TABLE DES MATIÈRES

TOME XI — ANNÉE 1952

	Pages	Numéros
Réseaux d'amateurs :		
Le C.F.M. en H0	3	101
Le Réseau Miniature Amateur	39-204	102-106
Cie des Chemins de Fer de Provence	75	103
Le Centinela Valley Railroad	122	104
Un réseau en écartement I	193	106
Un réseau double en « 0 »	207	108
Le réseau Alréen	232-273	107-108
La vie des réseaux	291	109
Le P'tit Train	308	109
Le Chemin de Fer de l'AIX	291	109
Le réseau du Dietschiberg	246	110
Un réseau escamotable	363	111
Reconstruction d'un réseau	366	111
Les modèles réduits :		
Construction d'un wagon-citerne au 1/43e	10	101
Aménagement intérieur d'une voiture JFJ	50	102
Wagon-couvert, type Pwg, de la Reichbahn	83	103
Une Mikado-Tender P.O. au 1/43e	147	105
Les 040-G-8	151	105
La construction de voitures en bois en « 0 »	163-183	105-106
Le modèle réduit en Belgique	198	106
Une 242-A-1 au 1/43e	201	107
Construction de modèles en H0	228	107
Une 040-S-0 au 1/43e	344	110
Une 141-R en H0	255	108
Wagon-plateforme au 1/43e	303	109
Une motrice à bogies des Tramways de Nancy	385	111
Les chemins de fer réels :		
Les chemins de fer de la Sarre	6	101
Une belle marche sur le Sud-Ouest	17	101
Les chemins de fer du Centre	43	102
Les rames Michelin de la Région Est	52	102
Les nouvelles locomotives Hongroises	58	102
Le Chemin de Fer du Lac d'Artouste	80	103
Les chemins de fer Bretons	111	104
Les Cies de Paris à Orléans et du Centre	129	104
Wagons à essieux interchangeables pour le trafic Franco-Espagnol	120	104
La gare de Saint-Louis (Haut-Rhin)	165	105
Un aperçu sur les British Railways	188	106
Les chemins de fer à l'étranger	298	109
Les 220 et 221 du S.-O.	369	111
La page des chemins de fer secondaires	385	111
Signalisation et équipement électrique :		
Tableau de commande des machines (Translilliputien)	90	103
Horaires et graphiques	221	107
Leviers d'itinéraires	341	110
Système simple de télécommande	301	109

Divers :		
Architecture	226-270-298-333-374	107-08-09-10-11
Normalisation	187-239	106-107
Concours annuel de photographies	389	111
Le congrès de Ruedesheim	327	110
Construction d'un moteur au 1/144e	295	109
Travaux d'amateurs	60-96-133-170-241	102-103-104-105-107-111
Trucs et moyens	63-97-134-169-205-242-277-315-349-395	101-02-04-05-06-07-08-09-10-11
Appellation géométrique d'aiguillage	298	109
Electricité et trains miniatures	237-335-265-313-378	107-08-09-10-11
Documentaire :		
La 040-TG de la Région Nord	88	103
Voiture à 3 essieux C6t armistice	95	103
Les 120 de l'Ouest	380	111

N.B. — Afin de réserver le plus de place possible pour la Documentation et les clichés, nous ne donnerons pas cette année le sommaire habituel des anciens numéros encore en stock. Cependant, nos lecteurs pourront en obtenir la liste complète et détaillée qui leur sera envoyée franco contre un timbre à 15 francs.

LE PITHIVIERS-TOURY

(suite et fin)

Nous commençons aussitôt la visite du dépôt où nous pouvons admirer de superbes machines, ce sont des 040, 131. 020, o50 en parfait état d'entretien. Ce qui nous étonne c'est de voir sur une voie de 60, une machine pesant 24 tonnes ayant un dépassement de 2 mètres. Les machines de ce genre, de construction Henschel et Sohn sont très puissantes et doivent fournir pendant 3 mois et demi un rude effort. Elles sont capables de remorquer une quinzaine de wagons soit 200 tonnes et plus. Onze machines assurent le travail journalier et le trafic sur 58 kms de voie, dont 26 en embranchement particulier, ce qui permettra cette année de ramasser et amener aux sucreries de Pithiviers et de Toury environ 100.000 tonnes de betteraves, chargées à la grue.

Le personnel comprend une vingtaine d'agents et des saisonniers. Celui des ateliers n'est que de trois unités, ce qui ne facilite pas leur tâche. N'oublions pas que les sucreries ont leurs machines pour le trafic intérieur.

A l'origine, le Pithiviers-Toury fut installé par la Maison Decauville qui assura pendant un certain temps son exploitation. Nous y retrouvons d'ailleurs encore quelques anciennes 020 dont une, criblée d'éclats pendant la guerre, se trouve sur une voie de garage.

Midi sonnant et la visite étant terminée, nous prenons congé de M. Leprince, le remerciant de son amabilité et de ses explications.

Après un bon déjeuner, nous nous retrouvons sous la conduite de notre ami Mallard, toujours là pour nous être agréable et celle de M. Morin, chef de poste S.N.C.F., parmi les trains en manœuvre en gare de Pithiviers. Un trafic assez intense régnait depuis le matin où trois machines, une 141 TB N° 695, une 230 G PLM qui rentrera le soir au dépôt et une 040, effectuent le triage et le refoulement des wagons de betteraves sur la sucrerie. Nous avons pu, pendant un bon moment nous initier au fonctionnement de ces trois types de machines et dans le dépôt, monter à bord de deux superbes 230.

Le soir, nous avons pris l'autorail qui nous ramena à Orléans, tous heureux de notre journée.

Remercions notre camarade Cimetière, organisateur de cette visite-promenade, notre ami Mallard pour tous ses conseils et explications, et tous ceux qui ont contribué à agrémenter cette intéressante sortie.

J. GOUSSU.

L'ASSOCIATION DES MODELISTES FERROVIAIRES du LYONNAIS (A.M.F.L.)

vous convie en son local, en gare de **Lyon-Brotteaux**, tous les samedis de 14 heures à 19 heures.

Ou les lundis de 20 h. 30 à 23 heures.

Elle est heureuse de vous annoncer l'inscription de son 100e adhérent en octobre.

La maquette de l'Association, transformée au cours de l'été, mesure maintenant 9 mètres de long sur 1 m. 50 de large, et permet de lancer 12 trains sur les circulations, grâce à l'emploi du Bloc Automatique.

Les tables d'essais au 1/43e et au 1/86e sont à la disposition des Amateurs.

La Section **Tramways** pose une ligne sur la maquette et montera ensuite sa table d'essais.

La Bibliothèque est à votre disposition aux jours de permanence.

Nous vous communiquons, ci-après, le programme de notre année ferroviaire 1952-1953 :

Novembre.. Visite commentée aux Ateliers d'Oullins-Machines.

Décembre.. Visite commentée au triage de St-Germain, au Mont-d'Or.

Janvier..... Conférence : « Sécurité et Signalisation ».

Février..... Visite commentée au dépôt mixte de Lyon-Mouche.

Mars..... Visite de la Commande Centralisée de Lyon-Perrache.

Avril..... Visite aux nouveaux postes de Lyon-Brotteaux.

Mai..... Sortie-autorail, visite aux Ateliers Alsthom, à Belfort.

Juin..... Projections de films ferroviaires.

Septembre. Sortie-autorail : Lyon-Arles-Nîmes-Lyon.

Les dates précises vous seront communiquées par le Secrétariat dans ses Bulletins d'Informations.

Nous souhaitons la bienvenue parmi nous à tous les vrais Amis du Chemin de Fer.

(Renseignements et adhésions au Secrétariat : M. P.-L. Vedrenne, 161, avenue Maréchal-de-Saxe, Lyon (3e).

(Cotisations, dons et versements au compte chèque Lyon 2872-46 ou auprès du Trésorier : M. G. Danhauser, 8, quai Général-Sarrail, à Lyon.

Les Clubs régionaux peuvent nous questionner pour le déplacement et la location de notre maquette.

A TRAVERS LES CLUBS

★

FRANCE

PARIS. — Association Française des Amis des Chemins de Fer. Réunions amicales au Siège, gare de l'Est (sous-sol), tous les jeudis soirs, de 20 h. 30 à 23 h., et les samedis après-midi, de 15 h. à 19 h.

ASNIÈRES. — Section Modellistes : réunion tous les jeudis et dimanches, au Centre administratif et social d'Asnières. Stand de tir : jeudi de 21 h. à 22 h. 30; dimanche, de 9 h. à 10 h. 45.

AVIGNON. — Section régionale de l'A.F.A.C. Réunions amicales, visites d'installation S.N.C.F., etc. Renseignements : M. H. Etienne, 2 bis, route de Lyons, à Avignon. Tél. 27.48.

BORDEAUX. — Assoc. Franç. des Amis des Chemins de Fer. La section bordelaise a ses réunions amicales le 1er et le 3e samedi de chaque mois, à 15 h., au Foyer Cheminot, 16, quai de la Monnaie. Pour tous renseignements, s'adresser au Délégué régional, président de Section : N. FALQUE, 110 bis, r. Paulin, Bordeaux.

BORDEAUX. — **Le Club des Modélistes bordelais est devenu une réalité. Tous les fervents du p'tit train se retrouvent le 2e et 4e samedi de chaque mois, chez M. Dufour, au 44 du cours Marc-Nouaux. Ils sont certains d'y trouver le meilleur accueil ainsi que la documentation la plus utile concernant la construction de modèles ferroviaires réduits, Loco-Revue, Mémento de l'Amateur, plans, photos, etc., etc.**

Composition du Comité Directeur. — Président d'Honneur : Jean Fournereau; Président : Robert Dufour; Vice-Président : Jacques-Pierre Delgay. Secrétaire général : Boulay; Trésorier : Juliette Dufour; Délégués-Conseillers : Jean Morel, Michel Peyronnet et Rémond Christian.

CAEN. — Tous les amateurs de la région intéressés par le chemin de fer modèles réduits, sont priés de prendre contact avec M. Grignard, 43, Fossés-St-Julien, à Caen, en vue de formation d'un club.

CLERMONT-FERRAND. — Assoc. des Amis des Chemins de Fer. — Délégué : M. A. Perreau, 14, rue d'Albou à Clermont-Ferrand (P.-de-D.).

CLERMONT-FERRAND. — Club Clermontois des Amateurs de Chemins de Fer Miniature, chez M. A. Bouve, 27, rue Blatin, Réunion générale tous les premiers dimanches du mois. Renseignements les mardi et samedi après 18 h. Outillage et machines à la disposition des amateurs le samedi à 15 heures.

DIJON. — Pour tous renseignements, s'adresser à M. Costet, tabac, 25, rue des Forges, à Dijon.

DOUAI. — L'Association des Modellistes Douaisiens continue ses travaux et est heureuse de donner tous renseignements d'adhésion, etc... S'adresser à M. René Delsaux, 1, rue Saint-Nicolas, à Douai (Nord).

GRENOBLE. — Les réunions du « Club des Amateurs de Trains Miniatures » de Grenoble se tiendront désormais le troisième dimanche de chaque mois, à partir de 9 h. 30, chez le vice-président, M. RIGAUD, 10, rue Emile-Gueymard, à Grenoble.

M. Ricaud se tient à la disposition de tous les sympathisants pour tous renseignements, chaque soir à partir de 20 heures (sauf samedi et dimanche) à son domicile 10, rue Emile-Gueymard, à Grenoble.

LE HAVRE. — Les amateurs de la région désirant se grouper pour la formation d'un Club Modéliste de Chemin de Fer Miniature peuvent prendre contact avec M. LALONDE, 10, passage Marie-Berthe, Le Havre. Téléph. H2. 66.20.

LILLE. — Loco Modèle Club Nordiste. Réunion des Amateurs tous les derniers samedis du mois. Pour tous renseignements s'adresser à M. Olivier, 278, rue Gambetta, à Lille.

LYON-A.M.F.L. — Notre local sera fermé du 1er juillet au 15 septembre. L'équipe technique en profitera pour remanier et terminer l'installation de la maquette et des tables de roulement 0 et H0. Tous les membres qui seraient disponibles seront les bienvenus les lundis soirs, à partir de 20 h. 30, car nous manquons de main-d'œuvre. P. Védrenne, 161, avenue de Saxe, Lyon.

LYON-A F.A.C. — Réunion 1er et 3e lundis de chaque mois, 51, rue de la Bourse. Section de Modélistes. Section de Tramways. Pour tous renseignements, s'adresser au Président M. Paillard, 15, rue de Condé, à Lyon, ou au Trésorier, 12, avenue de la Gare, La Demi-Lune (Rhône).

MARSEILLE. — Section régionale de l'Afac. Réunion tous les jeudis, de 18 h. 30 à 20 h., 30, rue Benedit, Marseille.

MODELISME-CLUB DE PROVENCE.— Siège: 30, rue Bénédit, Marseille. — Réunions bimensuelles. — Renseignements auprès du Président : J. Vaillant, 21, rue des Trois-Mages. Téléphone : Lycée 58-16 ou du Secrétaire : R. Mery, 4, rue Breteuil. Téléphone Dragon 71.38.

MONTAUBAN. — Tous les amateurs désireux de se grouper sont priés de prendre contact avec M. E. Cassan, 26, rue Denfert-Rochereau, Montauban (Tarn-et-Garonne).

MONTPELLIER. — Il est rappelé aux membres de l'A.F.A.C. de la région de Montpellier qu'une permanence provisoire est assurée tous les soirs aux Ets Les Maquettes Jop, rue Foch, à Montpellier. Tous les amis et sympathisants sont cordialement invités.

MODELE-CLUB MULHOUSE, 28, rue du Runtz, Mulhouse (Haut-Rhin). — Réunions mensuelles tous les premiers mardis du mois, à 20 h. 30, au siège du Club. Tous les sympathisants y sont cordialement invités. Permanence tous les mercredis soir, à 20 heures, et les samedis, de 9 à 18 heures.

NANCY. — **Association des Modélistes Lorrains.** Les amateurs et constructeurs de modèles réduits sont priés de se faire connaître à M. Remarck, 15, aven. Anatole-France, à Nancy, secrétaire de l'A.M.L. Association déclarée à la Préfecture de Murthe-et-Moselle. Réunion d'information, visites S.N.C.F., etc...

NANCY. — Association des Modélistes Lorrains ». — Les réunions de l'Association ont lieu tous les mercredis, à 20 h. 45, chez M. Noël, 16, rue Jacquinot, à Nancy. — Pour tous renseignements, s'adresser à M. Remonck, secrétaire, 15, avenue Anatole-France, Nancy.

NANTES. — Délégué de l'Assoc. Franç. des Amis des Chemins de Fer : M. G. Hervouet, 9, rue Lafayette, Nantes.

NANTES. — Rail-Model-Club Nantais. Président : R. Loïc, 11, rue Alain-Barbe-Torte, Nantes. Réunions : Premier Dimanche de chaque mois, à 10 heures, même adresse. Amateurs invités.

NIMES. — La composition du Bureau du Club des Modélistes Ferroviaires Nîmois est actuellement la suivante : Président : M. Taffin; Secrétaire : M. Coste; Trésorier : M. Gatumel. — Siège social : 4, rue de la Monnaie, Nîmes.

ORLEANS. — Section Orléanaise de l'A.F.A.C.: réunion tous les premiers mardis de chaque mois, à 21 h., dans notre nouveau local situé en gare d'Orléans, quai A, au-dessus du local de la S.A.C.O. Une carte d'accès au quai est délivrée, spécialement aux membres de la section afin d'aller aux réunions. En cas de mardi tombant un jour férié, la réunion est reportée au mardi suivant. Réunion de 21 h. à 24 h.

Délégué régional : M. Pierre Schwaederlé, 21, rue des Charretiers, à Orléans. — Délégué adjoint : M. Jean Coussu, 20, rue Saint-Marceau, à Orléans. — Permanence et dépositaire de « Loco-Revue », « Modèles Ferroviaires », « Chemins de Fer », chez Jean Grellier, membre de l'A.F.A.C.; Radio-Sonore, 21, rue Charles-Sanglier, Orléans. — Pour tous renseignements, s'adresser au délégué adjoint : M. Goussu, 20, rue Saint-Marceau, Orléans.

ROUEN. — Les amateurs modellistes se retrouvent le samedi après-midi, chez M. P. Buquet, 241, rue du Renard.

STRASBOURG. — Assoc. Franç. des Amis des Chemins de fer. Délégué : M. J. David, 30, rue Oberlin, Strasbourg.

TARBES. — Le Club des Maquettistes se réunit une fois par mois chez son président : M. J. Macquerie, rue du Maréchal-Foch. Le Club comprend une Section Chemin de Fer et nous invitons tous les Amateurs à se joindre à nous. Pour tous renseignements, s'adresser à la permanence : Salon de coiffure P. Clavaret, rue Brauhauban, ou écrire au Secrétaire Jacques Huin, 15, rue J.-J.-Latour. Autres Sections : Bateaux, Avions, Autos de course, Figurines.

Désirant créer un réseau modèle réduit, échelle 0, nous invitons tous les amateurs et modellistes de Tarbes et des Hautes-Pyrénées à se joindre à nous pour l'exécution collective de ce réseau. Pour tous renseignements s'adresser au siège, 15, rue J.-J.-Latour, à Tarbes.

TOULOUSE. — Association Franç. des Amis des Chemins de Fer. La section toulousaine a ses réunions amicales le 1er samedi de chaque mois à la bibliothèque S.N.C.F. (ancienne gare du Sud-Ouest : ligne de Castres, près de la gare de Messageries, boulevard de la Gare). Réunions à 21 h. Pour toute autre information, s'adresser au Dr Desrus, 35, route de Blagnac. Tél. 242.88

BELGIQUE

ASSOCIATION BELGE DES AMIS DES CHEMINS DE FER (A.S.B.L.). — 1-2, place Rogier à Bruxelles-Nord. Réunions intimes tous les mardis soirs à 20 heures. Service gratuit aux membres de la revue « Rail et Traction ». Nombreuses visites d'usines, dépôts, etc. Plusieurs groupes en province. Secrétariat général : Tél. 53-61-57.

BRUXELLES. — Le Club Ferroviaire de Bruxelles rappelle que ses réunions amicales se tiennent tous les jeudis de 20 à 22 h. en son local habituel 18, rue de l'Evêque à Bruxelles. Toute personne qui en exprime le désir sera aimablement renseignée sur les conditions d'admission au cercle.

SUISSE

GENÈVE. — Club Genèvois de Trains Miniatures. Réunion du Club le 2e et 4e lundi de chaque mois. Local : 14, rue Malatrex à Genève Bienvenue à tous les amateurs.

RAIL-CLUB DE NEUCHATEL. — Réunion bimensuelle les 1er et 3e mercredi du mois à la Petite Brasserie, Scyon 23, à Neuchatel. Pour tous renseignements s'adresser à M. Henri Perret-Gentil, président du club, côte 115 à Neuchatel, ou à M. P. Bard, secrétaire, Neubourg 23, à Neuchatel.

NOTE IMPORTANTE. — Nous rappelons à MM. les Secrétaires de Club, qu'ils doivent nous faire parvenir tous communiqués le 15 du mois précédent la date de parution du numéro dans lequel doivent figurer leurs avis

PETITES ANNONCES

TARIF : LA LIGNE
Annonce privée ..... 40 fr.
Annonce commerciale... 60 fr.

1. **VENDS** absolument neufs, jamais roulé, roues isolées, inversion par cellule avec moteur A 50 : Pacific SNCF Ouest 231 D et Prairie Etat 131 TA, toutes deux fabrication Fournereau super-détails, et boîte de construction Munier 141 R avec machine a demi montée. Vends tout en bloc ou séparément, cause changement d'écartement. Faire offre à Porcheron, 26, rue Paul-Lucas, Le Havre (S.-I.).

2. **EN 00,** reste de réseau à céder, rails croisements, aiguilles, bâtiments, locos, accessoires divers, etc... petit prix. Liste contre timbre à Martin-Rousselot, 46, rue Jules-Baron, Cholet (M.-et-L.).

3. **A. MARC**, 10, rue de l'Héronnière, Nantes (L.-I.). Toujours des occasions. Documentation contre timbre. Le spécialiste du H0 dans l'Ouest.

4. **VENDS** train élec. Marklin, type Mitropa, wag. longs comport. 1 mach., 1 tend., 1 wag. poste, 1 wag. voy., 1 wag. rest., 1 wag. lit, 1 transf. 220, 2 aig. élec. mec. 5m/m5, rails dr. et courb. Prix int. Ecr. Lt. Breuil. 7e cuirs., Reims.

5. **RIVAROSSI H0** : 5 locos, 9 wagons, 5 transf.-redr., voie, neuf. Eynaud, Serinette, Toulon, (Var)

6. **VENDS H0** : Divers matériel. Ecrire Dacquenod, 4, rue Th.-Gautier, Neuilly-sur-Seine (Seine).

7. **ACHETE** occ., profilé laiton ou acier monté ou non. Faire offre : Brillet, 9, rue de Belleville, Nantes (Loire-Inf.).

8. **UNIQUE** : A vendre tout un lot matériel Marklin en écart. « 1 », 2 Pacific 231 PLM électriques, 1 Pacific 231 PLM vapeur, 2 voitures voyageurs, 2 fourgons, 1 wagon citerne, 1 tombereau, 1 wagon double avec grumes. 60 rails droits, 5 demis, 4 quarts, 68 rails courbes, 5 demis, 4 quarts. 5 aig. à droite, 5 aig. à gauche. 1 traversée jonct. simple à dr. 1 trav. jonction simple à gauche. 3 bretelles, 2 croisem., 1 butoir, 1 rail, prise de cour., 1 régulateur à lampes. Le tout 60.000 francs. Ecrire G. Auclair, 95, aven. Rouget-de-l'Isle, Vitry (Seine).

9. **A VENDRE** : Matériel et accessoires chemins de fer électrique. Plans, photos et matériel divers concernant le vrai chemin de fer. Demandez liste à Cauvin Marcel, 9, place Antony-Mars, Vence (A.-M.).

10. **A VENDRE** en « 0 » 231 Etat Fournereau super-détails, abs. neuve ainsi que bogies et essieux wagons. Visibles le Samedi, 14 à 20 h. Cormerais, 39, rue de la Roquette, Paris-XIe.

11. **BAS PRIX** : Vends ou construit H0 tous bâtiments ferroviaires. Modèles visibles : Meriot, 61, rue de Gervogie, Paris-XIVe.

12. **A VENDRE** : c. dép. spl. Rés. H0, t, neuf, 2 m × 1 m 30, s/panneau. 2 V. com., Sépart., 8 aig.aut. 7 v. gar. Pl. tourn. Transf. 100 w.c. cont. à 2 com. 8 w. March. et 2 motr. Maerklin à cell. RSM. 800. Cour. par caté. Occasion unique. Px 70.000 fr. S'adres. J. Sevin, 12, pl. République, Paris-10e.

13. **CHERCHE** Train électrique en couleur Maerklin 1840 avec personnages « 0 » = 35 m/m. Lacretelle, 6, av. Col.-Bonnet, Paris-XVIe.

14. **VENDS** : 1o Poste commande, transfo 100 W, redresseur 5 amp. 9.000 frs. 2o 8 roues à rayons à l'échelle, ϕ 20 m/m. Frs 400. Six roues rayons pour locos élect. ϕ 35 m/m : Frs. 800. Magnin, 7, rue Claude-Chahu, Paris-XVIe.

15. **RECHERCHONS** tous documents ferroviaires intéressants : Livres, Revues, Plans, schémas, etc., etc. Faire offre avec prix aux « Editions Loco-Revue » à Auray (Morbihan).

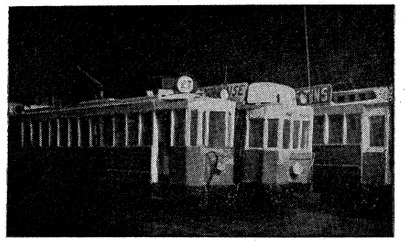
16. **A VENDRE** : 40 mètres de voie Hornby, 1 loco 231 JFJ, 1 P.O. Jep, 4 wag.-lits, 1 fourg., 27 wag. marchand. Hornby, 1 gde gare, 1 gd pont, métal., 1 Passer, etc... Nombreux acces. de gare, person., anima., Voit de fermes, arbres, buissons, etc.. Le tout état neuf n'ayant servi qu'à exposit. Faire offre à M. Riche, plateau d'Avron, Neuilly-Plaisance (S.-et-O.). Tél. 1.56.

ERRATUM

Une grosse erreur s'est glissée dans la transcription du schéma de l'article sur les Leviers d'Itinéraires paru dans notre précédent numéro. Nous le regrettons vivement et nous nous en excusons tant auprès de nos lecteurs qu'auprès de l'auteur de cet intéressant article. En hors-texte, nos lecteurs trouveront un nouveau schéma duement rectifié, qu'ils voudront bien annexer à leur numéro de novembre en lieu et place du dessin erroné.

LES ENFANTS TERRIBLES

Tu vas te marrer tout à l'heure... j'ai mis une pelure de banane sur les rails...



A nos lecteurs de donner le lieu où a été prise cette photo, les séries de tramways qu'elle représente et l'origine de ceux-ci.

LES ATELIERS CROPSY

LES ATELIERS CROPSY
" LA MAQUETTE D'ART "
74, Rue de la Fédération, 74
PARIS - XV
C.C.P. PARIS-8806.53 TÉL. SUF.66.46

LES PLUS BELLES MAQUETTES EN "HO"
Gares - Dépôts Locos - Postes d'Aiguillage
Passerelles - Ponts - Entrées de Tunnels -
Maisons - Villas - Eglises - Arbres - Barrières
Lampadaires faciles - Plans - etc...

BOITES DE CONSTRUCTION 'LE RÉSEAU"

RÉALISATION DE PLATEAUX

Demandez le Catalogue illustré à votre revendeur habituel. - S'il ne le possède pas envoi franco contre 135 francs

RAIL et ROUTE
REVUE ILLUSTRÉE

SOMMAIRE DU No 74 DE DECEMBRE 1952

— **L'Economie des Transports dans le Nord-Est du Sahara.**
— **Tourisme 1891 : En suivant Baedeker.**
— **Californie me voici.**
— **L'autoroute ou « Turnpike » de Pennsylvanie.**
— **La Traction électrique dans les grands Tunnels routiers.**
— **Transport Digest.**
— **Correspondance avec nos Lecteurs.**
— **Bibliographie et Divers.**

Abonnement complet. — Les 12 numéros mensuels avec 2 numéros spéciaux : France **1.500.** — Etranger : **1.800.**

Envoi franco sur commande adressée à **RAIL et ROUTE, 17, rue Bonaparte, Paris (6e). — C.C. Paris 6468-49).**

En vente : **Librairie du Cygne,** 17, rue Bonaparte, Paris (6e); dans les librairies, magasins spécialisés, bibliothèques des gares et aux Editions « **Loco-Revue** ».

Tarif publicitaire sur demande

RMB

ROULEMENTS A BILLES MINIATURES

SILENCIEUX
SENSIBLES
GRANDE
PRÉCISION

Remplacent tous les paliers lisses, pierres à trou etc.....

RADIAUX
OBLIQUES
MASSIFS
EMBOUTIS

DIAM. EXTE
DE 1‰10 A 22‰

USINE A BIENNE (SUISSE)
REPRÉSENTANT ***WILLIAM BAEHNI***
113, RUE DES MOINES · PARIS · TÉL : MAR. 21-55

PUB. P. DROIN

HO
MONTHLY

MODEL TRAINS

Revue mensuelle américaine ayant trait exclusivement au H0
Grand format 21×27, 60 pages. Belle Edition sur papier couché
Descriptions de Réseaux — Construction de Modèles, etc...

Le numéro Franco 200 frs **Aux Editions LOCO-REVUE à AURAY (Morbihan)**

RAIL et TRACTION

— — Revue Belge — —
de Vulgarisation Ferroviaire

Parution Bimestrielle

Franco : 120 Frs

aux EDITIONS « LOCO-REVUE »
AURAY (Morbihan)

"La Flèche d'Or"

3, RUE PAUL-BARRUEL
(247, rue Vaugirard)
PARIS (15e)

SPÉCIALISTE
DU TRAIN ÉLECTRIQUE
O & HO

PLATEAU PERMANENT DE
DEMONSTRATION EN H0
PIÈCES DETACHÉES
BOITES DE CONSTRUCTIONS
REPARATIONS DE
TOUTES MARQUES

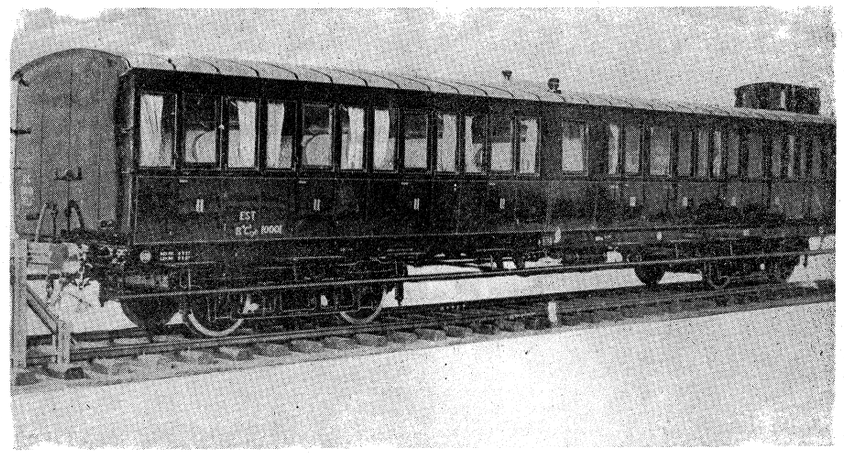
A. MARC

10, RUE DE L'HERONNIERE
— — — NANTES — — —
SPECIALISTE DU H0 ET 00

TOUTES les grandes marques : Antal, Gérard, CMCF, Edouard, Maerklin, Rivarossi, Varney, Roundhouse, Jamieson, Warkers et Holzapffel. - Moteurs Gérard. Moteurs à aimant permanent. — Rails et profilés fraisés —

JFJ

Pièces détachées
MOTEURS
Boîtes de Construction
MAQUETTES et
Modèles Réduits
DE CHEMINS DE FER



VOUS pouvez construire VOUS-MÊME très facilement, cette voiture avec nos boîtes de construction BOIS

PAS DE SOUDURES
PAS DE VISSERIE
VITRES AMOVIBLES

suivant détails de construction décrite dans le n° 106 de « Loco-Revue » (Juin 1952)

V. 401, 2 ou 3 P. — Boîte de construction voitures à voyageurs. Type TP à bogies, 1re, 2e ou 3e classe. Caisse seulement ..... **Frs 1.200**

V. 401,2 ou 3 C. — Boîte complète y compris, bogies, tampons, décalcomanie et attelages ..... **Frs 1.900**

V. 411 P. — Boîte de construction de voiture à voyageur, I/IIe classe, type Ouest 1891 à 2 essieux. Caisse seulement ..... **Frs 800**

V. 411 C.— Boîte complète y compris roues, essieux, supports d'essieux, tampons, attelages ..... **Frs 1.200**

En supplément, toutes pièces détachées permettant l'aménagement intérieur de ces véhicules. Envoi de la liste-tarif contre timbre.

Ets J. FOURNEREAU, "Le Sablen" — AURAY (Morbihan)

C.C.P. 1577-38 Paris S.A.R.L. au capital de 500.000 fr. Tél. 65. R.C. Lorient 14.207 b

Prix courant Pièces détachées, Edition 52 ..... **50 fr.**
Documentation Générale ..... **100 fr.**

Agent pour la Suisse : « **Tous modèles Réduits** », **S.A., 9, Corraterie, GENÈVE (derrière la Gare)**

Agent pour la Belgique : **M. DE CUYPER « Les Modèles D.G.H. »**
24, rue de la Bienfaisance, BRUXELLES

NOUVEAUTÉ SENSATIONNELLE !!!!

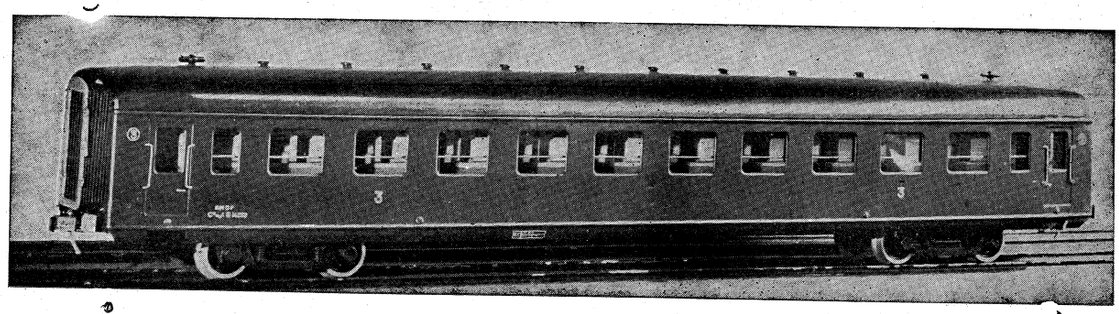
Les Etablissements MUNIER, Constructeurs

21, avenue de la Marne — COMPIÈGNE

PRÉSENTENT A L'OCCASION DES FÊTES :

LES VOITURES GRANDES LIGNES

de la S.N.C.F., Type unifié 1950, dites « Voitures Forestier » (Ecartement 0 = 32 m/m. Echelle : 1/43e).



Voici la maquette des plus récentes voitures construites pour le service des grandes lignes sur toutes les Régions de la S. N. C. F.

Ces maquettes tout en métal découpé et embouti, sont livrées PRÉFABRIQUÉES, et leur assemblage ne nécessite **aucun usinage** ni **aucune soudure**. En moins de deux heures de travail facile, la maquette est terminée, prête à peindre.

Elles sont livrées avec l'AMENAGEMENT INTERIEUR **complet** et **monté**, y compris le plafond du couloir et celui des compartiments.

TOUTE la voiture est démontable en quelques minutes : toit, plafond, côtés, bouts de caisse, plancher étant fixés par vis.

Avec chaque boîte de construction sont fournis : bogies OCEM à ressorts véritables, soufflets, tampons, attelages, aérateurs, rhodoïd, decalcomanies, etc... — Les glaces et portières sont fixes.

Nous fabriquons ces voitures en deux modèles :

1° A L'ECHELLE exacte d'une longueur de caisse de 540 m/m.

2° RACCOURCIES, d'une longueur de 440 m/m, pour pouvoir être utilisées sur courbes de faible rayon.

Dans chacun de ces deux modèles, nous livrons les types suivants : A8 - A3 - B5 - B8 - B9 - C10.

PRIX : Voiture à l'échelle (indiquer la classe choisie) **3.100 fr.** — Voiture raccourcie (indiquer la classe choisie) **2.900 fr.** — Ces prix s'entendent franco de port et d'emballage jusqu'au 15 janvier 1953.

Catalogue général illustré : 75 frs en timbres français ou étrangers.

RENÉ GEORGE

1, rue de la Paix
CARRIÈRES - SUR - SEINE
(S.-et-O.) C.C.P. Paris 5306-41

TOUT CE QUI CONCERNE LE MODÈLE REDUIT DE CHEMIN DE FER
DEPOSITAIRE DES PRINCIPALES MARQUES FRANÇAISES
(SMCF., VB, JL, GMP, etc...)

EXTRAIT DU CATALOGUE SMCF EN H0 :

TYPE ANCIENNES BANLIEUES

1re classe : 2 ou 3 essieux ou à boggies, vertes ou bas rouge haut noir	1.500 fr.
2e classe : 2 ou 3 essieux ou à boggies, vertes ou bas jaune haut noir	1.500 fr.
3e classe : 2 ou 3 essieux ou à boggies	1.500 fr.
Mixte — — —	1.500 fr.
Fourgon — — —	1.500 fr.

NOUVELLES VOITURES GRANDES LIGNES A RIVETS APPARENTS
(S.N.C.F. ou P.L.M.)

1re - 2e - 3e ou mixte	1.800 fr.
Fourgon	1.650 fr.
Allège postale	1.800 fr.

Pour toute commande d'un montant égal ou supérieur à 1.500 fr. : remise de 5 %.

Pour toute commande d'un montant égal ou supérieur à 5.000 fr. : remise de 10 % et marchandises expédiées franco de port et d'emballage.

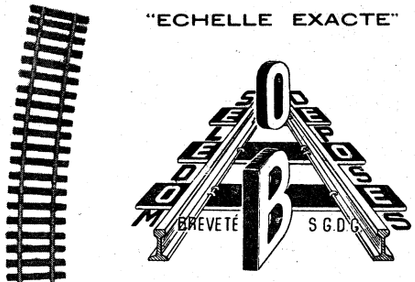
TARIF H0 ou TARIF 0 GRATUIT SUR DEMANDE

VOIE 1/86cm H.O.

Eléments préfabriqués à 2 ou 3 rails

Rails fixés par 3 tirefonds alternés sur traverses bois sabotées

"ECHELLE EXACTE"



Travées droites long. 209 m/m sur 31 traverses

Courbes en 9 diam. différents de 770 à 1570 m/m

CATALOGUE ILLUSTRÉ : 50 frs en timbres

BROGIOTTI Fabricant

33, rue de Lyon - BORDEAUX

R. M. BORDEAUX 13467

AU NAIN VERT

28, rue Fondaudège - BORDEAUX

Téléphone : 823-61

MODÈLES RÉDUITS
CHEMIN DE FER H0 - MARINE
AVIATION

Plans - Boîtes de Construction
Librairie ÷ Fournitures Générales
dans les meilleures marques

LES PHOTOGRAPHIES
Jean POTTIER

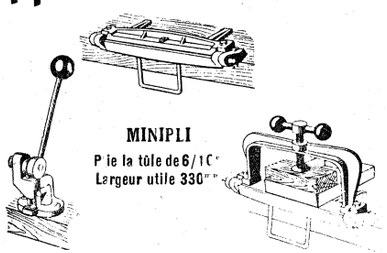
ART
INDUSTRIE
PUBLICITÉ

26, Rue Dumeril — PARIS (13e)

MODÈLES FERROVIAIRES

REVUE TRIMESTRIELLE ——— Format 21 × 27 cm.
Onze numéros parus
Entièrement rédigée par des MORDUS pour les MORDUS
AUX EDITIONS « LOCO-REVUE »
Franco numéros 3 à 7 inclus : 240 francs l'exemplaire
Nos 8, 9, 10 et 11 : 300 fr. l'exemplaire. - Abonnem. : 950 fr.

Avec ces **3** *outils...*



MINIPLI
Plie la tôle de 6/10e
Largeur utile 330mm

MINITROU
Perce la tôle de 8/10e jusqu'à 25mm du bord

ÉTRIER PRESSE-FORME
Pour pliages spéciaux

Vous ferez vous-même : châssis, wagons, signaux, ponts, barrières, gares... et même les rails de vos modèle réduits.
Notice franco sur demande

E. MICHEL
Fabricant
79 Rue Maréchal-Lyautey - VICHY
Exposition et Dépôts à PARIS :
LE KILOMETRE 108, 110, r. de Turenne (3e)
SOGEMO, 16, rue Curial (19e)

GRAND CONCOURS PUBLICITAIRE

EXCEPTIONNELLEMENT et PENDANT UN MOIS SEULEMENT, il sera exécuté gratuitement et franco 2.000 agrandissements avec grande retouche classique au format 18 x 24 aux lecteurs de cette Revue qui trouveront les trois villes ci-dessous :

P...S L..N M.....E

Dans le but d'éviter les délais et frais de correspondance, **découpez ce bon;** joignez une de vos plus belles photos (portrait, buste ou en pied) et adressez-la, aujourd'hui même, avec une enveloppe portant votre adresse à PHOTOPREX, 10, rue des Portaniers, **BRIGNOLES** (Var).

Éditions LOCO-REVUE

TOUT CE QUI CONCERNE LES CHEMINS DE FER RÉELS ET MINIATURE

C.C.P. 20 81-39 Paris **Tél. 65 — AURAY (Morbihan)** R. C. Lorient 21510

Le Nouveau CATALOGUE des Editions « LOCO-REVUE » est paru.
douze pages franco contre **trente francs** en timbre.

Les CAHIERS LOCO-REVUE :

Une nouvelle formule de vulgarisation des Chemins de Fer et des Modèles réduits ferroviaires à des prix accessibles à tous.

Pour paraître incessamment :

N° 1. **L'Electrification à deux files de rails**, avec de très nombreux schémas, convient pour le 0 et le H0. — Le cahier : Frs 80; Franco : Frs 100.

Pour paraître par la suite :

La Traction par plots et les Caténaires, la Signalisation, etc...

POCHETTES DE CARTES POSTALES FERROVIAIRES, édition de luxe avec toutes les caractéristiques des machines au verso :

Série A :
Locomotives à vapeur : 141-R, 241-P, 150-P, 141-P, 232-U, 242-A-1.
Locomotives électriques : 2D2-5546, BB-8005, CC-7001.
Locomotive Diesel : 040-DA.

Série B :
Locomotives à vapeur : 050-TQ, 160-A, 240-P, 150-X, 230-H, 151-TQ.
Locomotives électriques : 2D2-9101, CC-6001, BBB-6002.
Locomotive Diesel : 030-DA.

Chaque série franco Frs **175**

Nouveaux plans :
N° 252. Voiture métallisée, type B7 myfi de la région Ouest, série 30351 ex-A-7122..... Frs **100**
N° 1322 Locomotive 030B du Midi, séries 101 à 194, ex-801 à 1202 ..... Frs **125**
N° 1322 b Locomotive tender, 2 essieux ..... Frs **80**

SOMMAIRE de tous les anciens numéros de « Loco-Revue » encore disponibles. Envoi contre timbre de: Frs **15.**

Pour vos cadeaux de fin d'année, OFFREZ un livre ou un abonnement au journal préféré de votre parent ou ami.

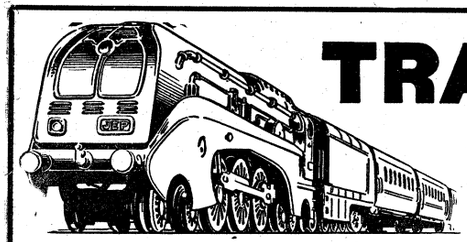
NOUVEAUX PLANS :
1508 **Tender à 2 essieux PLM de 8 m³**..... **60 fr.**
242 **Voiture à bogies, type 1908, 2e classe**..... **100 fr.**
246 **Fourgon à bogies — —** ..... **100 fr.**

TARIF PLANS ET DOCUMENTATION FERROVIAIRE : 30 FRANCS

Agent pour la Suisse : « **TOUS MODELES REDUITS** », **S.A., Corraterie 9, GENEVE**

Agent pour la Belgique :

M. DE CUYPER « Les Modèles D.G.H. », 24, rue de la Bienfaisance, BRUXELLES



TRAINS JEP

SÉRIE 60

JEP PRESENTE TOUTE UNE GAMME DE NOUVEAUX TRAINS ELECTRIQUES :
LA SERIE 60

Munis de notre nouveau super-moteur **A.P.5** aux merveilleuses qualités :
puissance - solidité - télé-inversion
précision - silence

LES TRAINS JEP, SERIE 60 SURCLASSENT TOUT CE QUI A ÉTÉ FAIT A CE JOUR DANS LE MONDE DES JOUETS

CINQUANTE ANNÉES - DE SUCCÈS -

LE PLUS GRAND CHOIX DE TRAINS MECANIQUES ET ELECTRIQUES EN VOIE 0 et 00 AVEC TOUS LEURS ACCESSOIRES
DEMANDEZ nos CATALOGUES

LE JOUET DE PARIS 39, boulevard Beaumarchais — PARIS (3e).

LABO-MODÈLE

J. LAGADEC

Tout ce qui concerne
les « P'TITS TRAINS »
à COLOMBES
32, rue Henri-Martin, 32

MODEL RAILROADER

La Revue Mensuelle sur le Modèle Réduit Ferroviaire la plus importante du monde entier

Le numéro : **200 fr. franco**
Numéro spécimen : **130 francs, franco**

AUX EDITIONS « LOCO-REVUE »
AURAY (Morbihan)

SOYEZ DE VOTRE EPOQUE !...

ABONNEZ-VOUS dès maintenant au Magazine le plus populaire actuellement publié aux U.S.A. sur les Modèles Réduits Ferroviaires :

THE WHISTLE • STOP

(format de poche)

Ne s'occupant **strictement, exclusivement, définitivement** que du Modélisme Ferroviaire en « 0 ».

Chaque mois :
des modèles à l'échelle,
des modèles Free-Lance
des modèles HI (demi-échelle)

TOUT ce qui roule sur rails :
Chemins de Fer, Tramways, Métros

Un nombre limité d'abonnements peuvent être souscrits en France en s'adressant aux Editions LOCO-REVUE, à Auray (Morbihan)

Souscription
pour une année ..... 1.400 fr. (12 nos)
pour deux ans ..... 2.600 fr. (24 nos)
pour trois ans ..... 3.650 fr. (36 nos)

THE WHISTLE • STOP MAGAZINE
7028 East Avenue, CINCINNATI 36, Ohio (U.S.A.)
Numéro spécimen contre **50 francs**

PIÈCE J.L. — PIÈCE A L'ÉCHELLE

La pièce "J. L."

Jean LAFFONT
Fabricant
132, **RUE DE RIVOLI, PARIS** (1er)
GUT. 88.83

TOUT CE QUI CONCERNE LE H0

Demandez les nouveaux modèles de wagons décorés préfabriqués :
— Wagons frigorifiques français et étrangers.
— Fourgons à bagages unifiés.
— Allège postale.
— Toute la signalisation unifiée.
— Passerelles de quai et de triage.
— Ponts à une et deux voies.
— Lampadaires et pylônes.

Demandez le nouveau Catalogue abondamment illustré à votre revendeur habituel. S'il ne le possède pas, envoi franco contre 75 fr. en timbres poste.

VENTE EN GROS EXCLUSIVE

THE MODEL RAILWAY NEWS

LA PLUS ANCIENNE REVUE ANGLAISE SUR LES MODELES FERROVIAIRES EN GRANDE - BRETAGNE

Paraît mensuellement sur 32 pages
Grand format 18 × 25
TRÈS NOMBREUX CLICHÉS ET DIAGRAMMES SUR BEAU PAPIER COUCHÉ

Le Numéro : **75 francs franco**
Abonnement annuel : **750 fr.**

AGENT POUR LA FRANCE :
Éditions "LOCO-REVUE"

AU RUBIS

37, Rue de Rome Tél. LAB. 1795

ACHÈTE

TOUS TRAINS ÉLECTRIQUES
ET
ACCESSOIRES D'OCCASION

ET TOUS JOUETS SCIENTIFIQUES

ITALMODEL

La Revue italienne mensuelle du Modélisme ferroviaire
Doct. L. BRIANO, éditeur
Via Caffaro 19 — Gênes (Italie)

—×—

La seule Revue italienne sur les Modèles réduits de Chemin de fer.

—÷—

Fondée en 1951, donne chaque mois, sur 24 pages, format 16 × 24 des quantités d'articles et de plans sur les modèles miniatures.

—÷—

Prix du Numéro : 150 fr.
Abonnement annuel : **1.500** francs

—÷—

Agent pour la France : Editions « Loco-Revue », à Auray (Morbihan).

"NE CHERCHEZ PLUS"

(N. C. P.)

LA
NOUVELLE REVUE GENERALE DES ANNONCES SPÉCIALISÉES DANS LES OFFRES & DEMANDES
DE TRAVAIL CHEZ SOI

POUR RÉUSSIR
DANS LA VIE
LISEZ « N.C.P. »

LA REVUE QUI VOUS FERA GAGNER DE L'ARGENT

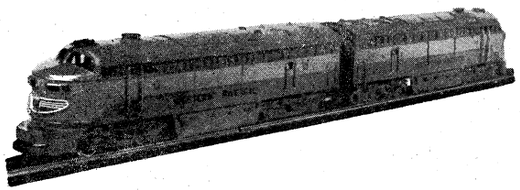
Revue mensuelle vendue uniquement par abonnements **(6 mois : 260 fr.; 1 an : 480 fr.) à régler par mandat à l'« Office général de vente par correspondance » à Villeneuve-lès-Avignon (Gard)**. C. C. P. N° 191-37 Montpellier.

SPECIMEN 16 PAGES
GRAND FORMAT : 50 Frs

Lire un numéro, c'est s'abonner !

RIVAROSSI

MODELES ELECTRIQUES « H0 »



10 locomotives et automotrices.

14 voitures voyageurs et fourgons.

34 wagons marchandises et citerne.

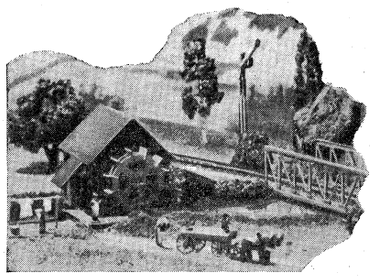
CATALOGUE ILLUSTRÉ 1952 : 150 francs français ou 20 francs belges en timbres poste

FALLER

ACCESSOIRES « H0 »

Gares, Quais, Bâtiments, Maisons

—— Chalets, Arbres, Décors ——

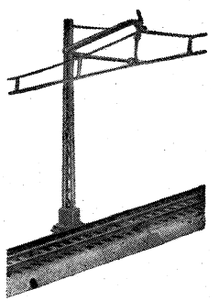


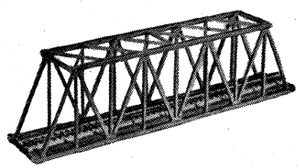
CATALOGUE ILLUSTRÉ 1952 : 80 francs français ou 5 francs belges en timbres poste

VOLLMER

LIGNE CATENAIRE « H0 »

PORTIQUES ET PONTS





En Belgique :

CODACO

1072 Chaussée de Ninove -- Bruxelles

En France :

M. J. MIGNOT

Ets C.B.G. - 32, rue Charlot, Paris-3e

Le " KILOMÈTRE 108 "

Installé dans son nouveau local du

110 de la RUE DE TURENNE, PARIS (3e) - Téléph. Turb. 86.98

vous offre :

ECARTEM. « 0 » : Ses boîtes de constr. : 030-T Boër, 141-P, 231-G P.L.M., BB-8100, 2D2-500, CC-7001. En exclusivité, les **productions Gérard** en pièces détachées et notamment : 231 Nord, BB Etat et C.F.M., 030 Bourbonnais.

Les moteurs **A-50 J.F.J.** Ses boggies-moteurs à embrayage automatique, système **Baveret**. Ses pièces pour de nombreux types de wagons.

ECARTEM. « S » : Les créations **R. Franceuse** et **J. Fontaine** : Plans, pièces détachées, boîtes de construction 2D2 Midi et 030-TB. Modèles montés et accessoires sur commande. Wagons et pièces de wagons.

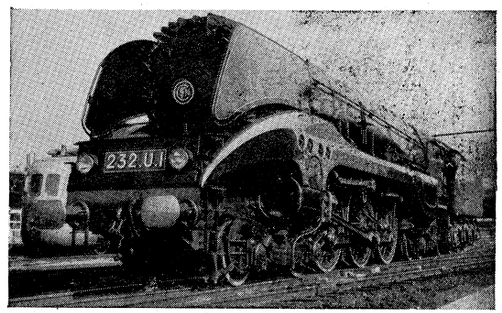
ECARTEM. « H0 » : Boîtes de construction de locos et wagons différents types.

EN OCCASION et EN NEUF, tous écartements : Locos, wagons, rails, appareillage électrique, moteurs, aiguillages, jeux d'engrenages, plans, revues, motifs décoratifs, etc..

Signalez-nous le matériel que vous avez en trop. Demandez-nous celui que vous recherchez. Soumettez-nous vos idées, nous pouvons peut-être les réaliser. Renseignements et conseils gratuits. Catalogue contre 50 fr. en timbres.

—— Remise de 5 % sur toute commande de plus de 1.000 fr. ——

L'HOTEL BOUCHERAT, 110, rue de Turenne, Paris (3e) ⓣ Tur. 86.98, dont le salon abrite le **KILOMÈTRE 108** et son réseau de démonstration, offre à tous amateurs de modèles réduits de les recevoir lors de leurs voyages à Paris. Chambres confortables. Prix réduits.



A LA SOURCE DES INVENTIONS

56, BOUL. DE STRASBOURG

PARIS (10e)

Près des Gares de l'Est et du Nord

la plus importante et la plus ancienne maison de

Modèles réduits

CHEMIN DE FER écart : O et HO

AVIATION - MARINE - AUTOS - TÉLÉCOMMANDE

Plans - Boîtes de Construction - Accessoires - Matériels finis

Expéditions :
Province
Colonies
Étranger

SUR NOTRE

DOCUMENTATION GÉNÉRALE

DE 84 PAGES — 500 PHOTOS

contre mandat de 125 francs

Ouvert le lundi

LA MAISON DES TRAINS

S. A. R. L. au Capital de 50.000 francs

24, Passage du Havre - PARIS (9e)

Métro Caumartin (à l'entresol, pas en boutique)

Téléphone Trinité 13 42

NOUVEAUTÉ !... en « 0 »

Trains électriques J.E.P. Série 60

Tous les modèles ci-dessous sont munis du nouveau **moteur A. P. 5** à 5 pôles. 5 merveilleuses qualités : Très grande puissance — Solidité — Teléinversion automatique — Précision — Silence.

Boîtes complètes :

N° 6047-3 Loco, type électrique — 3 voitures — transfo — circuit de rails : 16.500 — Motrice seule 4.900.

N° 6065-3 M Loco, type loco-tender — 3 wagons — transfo — circuit de rails : 16.500. — Loco seule 5.100.

N° 60773 Loco, type motrice C C — 3 voitures — transfo — circuit de rails : 28.000 — Motrice seule 11.000.

NOUVEAUTÉ !... en « H0 »

de la Maison RIVAROSSI : Toutes Locos et Boîtes de Construction.

Boer de manœuvre des Etablissements T.A.B.

Superbe maquette que tout Amateur voudra posséder

Type inversion à main 6.000

Type inversion à distance par courant redressé 6.600

Des Etablissements S. M. C. F. : voitures S.N.C.F. à rivets apparents, réalisation parfaite, caisse moulée sous pression, roulement inégalé, Ire, IIe, IIIe classe mixte, fourgon-poste : 1.800 fr.

Envoi au reçu du montant de la commande et contre remboursement des frais de port. — C.C.P. 1.724-13 Paris.

Nos catalogues franco : documentation générale : 100 fr. — J.L. : 75 fr. VB. : 65 fr.

TOUT POUR LE TRAIN MINIATURE

O et HO

REMICO

54, Rue de Miromesnil

— **Anjou 71-20** —

MÊME DIRECTION :

FARANDOLE

48, avenue Victor-Hugo. Kle 97.69

Au Bonheur des Enfants

128, avenue de Neuilly - Mai. 99.32

VACANCES

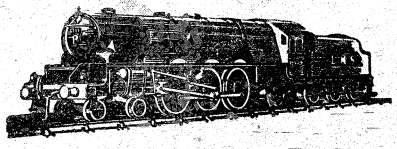
17, rue Nationale, Evian (Hte-Savoie)

MODÈLES RÉDUITS FERROVIAIRES

par

BASSETT-LOWKE LTD

NORTHAMPTON -- ENGLAND



Une grande variété de Modèles de Locomotives anglaises sont à votre disposition dans le populaire écartement « O » sous trois formes de traction différentes :

VAPEUR-Electrique (12 v. eont)
Mouvement d'Horlogerie

La Duchesse de Montrose illustrée ci-dessus est un excellent exemple des modèles des fameuses locomotives Anglaises construites par BASSETT-LOWKE.

Une agence a été établie à Genève pour la desserte de toute la région de la Suisse Romande et toute une gamme de Modèles de BASSETT-LOWKE y est exposée pour l'examen et l'achat. S'adresser à :

TOUS MODELES REDUITS S. A.
19, pl. Montbrillant (derrière la gare)
Genève (Suisse)

Le Gérant : Ch. OLIVIER. Dépôt légal du 4e trimestre 1952 IMPRIMERIE COMMERCIALE 6, rue de l'Hôpital, ROUEN